

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1988 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 111

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1778

Κύρωση του πρωτοκόλλου που υπογράφτηκε στη Γουατεμάλα στις 8 Μαρτίου 1971 και των τεσσάρων πρωτοκόλλων που υπογράφτηκαν στο Μόντρεαλ στις 25 Σεπτεμβρίου 1975, τα οποία τροποποιούν τη Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 «περί ενοποιήσεως διατάξεων σχετικών προς τις διεθνείς αερομεταφορές», όπως η Σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο της Χάγης του 1955.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνονται και έχουν την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος:

α) Το πρωτόκολλο που υπογράφτηκε στη Γουατεμάλα στις 8 Μαρτίου 1971, το οποίο τροποποιεί τη Σύμβαση για την ενοποίηση κανόνων σχετικών με τη διεθνή αεροπορική μεταφορά που υπογράφτηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, όπως η Σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο της Χάγης του 1955.

β) Τα τέσσερα πρωτόκολλα που υπογράφτηκαν στο Μόντρεαλ στις 25 Σεπτεμβρίου 1975, τα οποία τροποποιούν τη Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929, όπως η Σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

Τα κείμενα των παραπάνω πρωτοκόλλων, σε πρωτότυπα στη γαλλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική, έχουν ως εξής:

PROTOCOLE

portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES

CONSIDERANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER
AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier

La Convention que les dispositions du présent Chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

Article II

L'article 3 de la Convention est supprimé et remplecé par les dispositions suivantes :

«Article 3

1. Dans le transport de passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant :

a) l'indication des points de départ et de destination;
b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent à l'alinéa I, a) et b), peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné audit alinéa.

3. L'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité».

Article III

L'article 4 de la Convention est supprimé et remplacè par les dispositions suivantes :

«Article 4

1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit étre délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un titre de transport conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1er, ou n'est pas inclus dans un tel titre de transport, doit contenir :

a) l'indication des points de départ et de destination;
b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent à l'alinéa 1, a) et b), peut se substituer à la délivrance du bulletin de bagages mentionné audit alinéa.

3. L'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité».

Article IV

L'article 17 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 17

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de toute lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si la mort ou la lésion corporelle résulte uniquement de l'état de santé du passager.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef, au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si le dommage résulte uniquement de la nature ou du vice propre des bagages.

3. Sous réserve de dispositions contraires, dans cette Convention le terme «bagages» désigne les bagages enregistrés aussi bien que les objets qu'emporte le passager».

Article V

A l'article 18 de la Convention - les alinéas 1 et 2 sont supprimés et remplacés par les dispositions sui vantes :

«1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de marchandises lorsque l'évènement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome».

Article VI

L'article 20 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 20

1. Dans les transports de passagers et de bagages, le transporteur n'est pas responsable du dommage résultant d'un retard s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2. Dans de transport de marchandises, le transporteur n'est pas responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte, avarie ou retard s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre».

Article VII

L'article 21 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 21

Dans le cas où il fait la preuve que la faute de la per sonne qui demande réparation a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout on partie

de sa resposabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette faute a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion corporelle subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de ce passager a causé le dommage ou y a contribué».

Article VIII

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 22

1. a) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme d'un million cinq cent mille francs pour l'ensemble des demandes présentées, à quelque titre que ce soit, en réparation du dommage subi en conséquence de la mort ou de lésions corporelles d'un passager. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser un million cinq cent mille francs.

b) En cas de retard dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de soixante-deux mille cinq cents francs par passager.

c) Dans le transport des bagages, la responsabilité du transpoteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de quinze mille francs par passager.

2. a) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquatnte francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le tran porteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d' autres colis couverts par la même lettre detransport, aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. a) Les tribunaux des Hautes Parties Contractantes qui n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès y compris des honoraires d'avocat auront, dans les instances auxquelles la présente Convention s'applique, le pouvoir d'allouer au demandeur, suivant leur appréciation, tout ou partie des frais de procés, y compris les honoraires d'avocat qu'ils jugent raisonnables.

b) Les frais de procès y compris des honoraires d' avocat ne sont accordés, en vertu de l'alinéa a), que si le demandeur a notifié par écrit au transporteur le montant de la somme réclamée, y compris les détails de calcul de cette somme, et si le transporteur n'a pas, dans un délai de six mois à compter de la réception de cette demande, fait par écrit une offre de règlement d'un montant au moins égal à celui des dommages-intérêts alloués par le tribunal à concurrence de la mimite applicable. Ce délai est prorogé jusqu'au jour de l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à l'expiration de ce délai.

c) Les frais de procés y compris des honoraires d' avocat ne sont pas pris en considération pour l'application des limites prévues au présent article.

4. Les sommes indiquées en francs dans le présent article et dans l'article 42 sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixant-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement».

Article IX

L'article 24 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 24

1. Dans le transport des marchandises, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. Dans le transport des passagers et des bagages, toute action en responsabilité introduite, à quelque titre que ce soit, que ce soit en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Ces limites de responsabilité constituent un maximum et sont infranchissables quelles que soient les circonstances qui sont à l'origine de la responsabilité».

Article X

L'article 25 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 25

La limite de responsabilité prévue à l'article 22, alinéa 2, ne s'applique pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions».

Article XI

A l'article 25 A de la Conventionles 3 alinéas 1e t 3 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes :

«1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la Convention, se préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de la présente Convention.

3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas au transport de marchandises s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement».

Article XII

A l'article 28 de la Convention l'alinéa 2 actuel devient l'alinéa 3 et l'alinéa 2 suivant est ajouté :

«2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort, d'une lésion corporelle ou du retard subi par un passager ainsi que de la destruction, perte, avarie ou retard des bagages, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnées à l' alinéa 1er du présent article ou, sur le territoire d'une Haute Partie Contractante, devant le tribunal dans le ressort duquel le transporteur possède un établissement, si le passager à son domicile ou sa résidence permanente sur le territoire de la mème Haute Partie Contractante».

Article XIII

Après l'article 30 de la Convention, l'article suivant est inséré :

«Article 30 A

La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tennue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne».

Article XIV

Après l'article 35 de la Convention, l'article suivant est inséré :

«Article 35 A

1. Rien dans la présente Convention ne prohibe l'institution par un Etat et l'application sur son territoire d'un système d'indemnisation complémentaire à celui prévu par la présente Convention en faveur des demandeurs dans le cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager. Un tel système doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) en aucun cas il ne doit imposer au transporteur et à ses préposés une responsabilité quelconque s'ajoutant à celle stipulée par la Convention;

b) il ne doit imposer au transporteur aucune charge financière ou administrative autre que la perception dans ledit Etat des contributions des passagers, s'il en est requis;

c) il ne doit donner lieu à aucune discrimination entre les transporteurs en ce qui concerne les passagers intéressés et les avantages que ces derniers peuvent retirer du système doivent leur être accordés quel que soit le transporteur dont ils ont utilisé les services;

d) lorsqu'un passager a contribué au système, toute personne ayant subi des dommages à la suite de la mort ou de léssions corporelles de ce passager pourra prétendre à bénéficier des avantages du système».

Article XV

Après l'article 41 de la Convention, l'article suivant est inséré :

«Article 42

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 41, de conférences des Parties au Protocole de Guatemala du 8 mars 1971 seront convoquées durant les cinquième et dixième années suivant la date d'entrée en vigueur dudit Protocole afin de réviser la limite stipulée à l'article 22, alinéa 1 a) de la Convention amendée par ledit Protocole.

2. Lors de chacune des conférences mentionnés à l'alinéa 1er du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion deces conférences ne sera pas augmentée d'un - montant supérieur à cent quatre-vingt sept mille cinq cents francs.

3. Sous réserve de l'alinéa 2 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences sera augmentée de cent quatre-vingt sept mille cinq cents francs au 31 décembre de la cinquième et de la dixième année suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole visé à l'alinéa 1er du présent article, à moins que lesdites conférences n'en aient décidé autrement avant lesdites dates par une majorite des deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes.

4. La limite applicable sera celle qui, conformément aux dispositions des alinéas précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle du passager».

CHAPITRE II
CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDEE

Article XVI

La Convention de Varsovie amendée â la Haye en 1955 et par le present Protocole s'applique au transport international défini â l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

Article XVII

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée â La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée â La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971.

Article XVIII

Jusqu â sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XX, le préesent Protocole restera ouvert â la signature de tout Etat membre de l' Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée ou de l'Agence internationale de l'Energie atomique ou Partie au Statut de la Cour internationale de Justice et de tout autre Etat invité à devenir partie au présent Protocole par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies.

Article XIX

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion â la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XX

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification, à la condition toutefois que le trafic international régulier cumulé-exprimé en passagers-kilomètres, et tel qu'il résulte des statistiques publiées pour l'année 1970 par l'Organisation de l'

Aviation civile internationale - des compagnies aériennes de cinq Etats ayant ratifié le présent Protocole, représente, au moins, 40 % du trafic aérien international régulier total des compagnies aériennes des pays membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale enregistré au cours de cette même année. Si, au moment du dépôt du trentième instrument de ratification, cette condition n'est pas remplie, le Protocole n'entrera en vigieur que le quatre-vingt dixième jour après qu'il y aura été satisfait. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera après le dépôt du dernier instrument de ratification nécessaire à son entrée en vigueur, le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXI

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert â l'adhésion de tout Etat mentionné à l-article VXIII.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie â la Convention de Varsovie amendée â La Haye en 1955 emporte adhésion â la Convention de Varsovie amendée â La Haye en 1955 et â Guatemala en 1971.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et produiront leurs effets le quatre-vingt dixième jour après la date de leur dépôt.

Article XXII

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite à l'Organisation de l' Aviation civile internationale.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Couvention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention de Varsovie amendée â La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971.

Article XXIII

1. Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises :

a) un Etat dont les tribunaux n'ont pas la faculté en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès, y compris des honoraires d'avocat, peut à toute moment déclarer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que l'alinéa 3 a) de l' article 22 ne s'applique pas à ses tribunaux, et

b) un Etat peut à tout moment déclarer par notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d' aéronefs immatriculés dans ledit Etat et donr la capacité entière a âté rèservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

2. Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXIV

L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhérerant de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chanque instrument de ratification ou d'adhésion de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XXV

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention complémentaire â la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel. signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après denommée Convention de Guadalajara), toute référence à la «Convention de Varsovie» contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la Convention de Varsovie amendée â La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971. dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XXVI

Le présent Protocole restera ouvert à la signature de tout Etat mentionné â l'article XVIII au Ministère des Relations extérieures de la République du Guatemala jusqu'au 30 septembre 1971, puis, jusqu' à son entrée en vigueur en vertu de l'article XX, à l' Organisation de l'Aviation civile internationale. Le Gouvernement de la République du Guatemala informera rapidement l'Organisation de l'Aviation civile internationale de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au Guatemala.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dument autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Guatemala l' huitième jour du mois de mars de l'année 1971, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole.

L'Organisation de l'Aviation civile internationale établira un texte autherntique du présent Protocole dans la langue russe. En cas de divergence, le texte en langue française langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

(*) Le texte authentique du Protocole en langue russe a été approuvé par le Conseil de l'OACI â sa 86ème session, le 9 octobre 1975, et il est publié sous l'autorité du Secrétaire général.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ

που τροποποιεί τη Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων, σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφτηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 και τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο που έγινε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955.

ΟΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ

Θεωρώντας, ότι ήταν επιθυμητή η τροποποίηση της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφτηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, που τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο που έγινε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955,

Συμφώνησαν αυτά που ακολουθούν:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

Άρθρο πρώτο

Η Σύμβαση που τροποποιούν οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου είναι η Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955.

Άρθρο II

Το άρθρο 3 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«Άρθρο 3

1. Κατά τη μεταφορά επιβατών, πρέπει να παραδίδεται ένα ατομικό ή συνοπτικό έντυπο μεταφοράς, που να περιλαμβάνει:

α) την ένδειξη των σημείων αναχώρησης και προορισμού,

β) αν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται στην επικράτεια ενός και του αυτού Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους και αν προβλέπονται ένα ή περισσότερα αεροδρόμια στην επικράτεια ενός άλλου Κράτους, την ένδειξη ενός από αυτά τα αεροδρόμια.

2. Η χρησιμοποίηση οποιουδήποτε άλλου μέσου που να αποδεικνύει τις ενδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, α) και β), μπορεί να αντικατασταθεί με τη χορήγηση του εντύπου μεταφοράς που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο.

3. Η μη συμμόρφωση με τις διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την ισχύ του συμβολαίου μεταφοράς, που εν τούτοις θα υπόκειται στους κανόνες της παρούσας Συνθήκης, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που αναφέρονται στον περιορισμό ευθύνης».

Άρθρο III

Το άρθρο 4 της Σύμβασης καταργήθηκε κι αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«Άρθρο 4

1. Κατά τη μεταφορά καταχωρημένων αποσκευών, πρέπει να παραδίδεται ένα δελτίο αποσκευών που, αν δε συνοδεύεται από ένα έντυπο μεταφοράς σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3, παράγραφος 1η, ή δεν περιλαμβάνεται σ' ένα τέτοιο έντυπο μεταφοράς, πρέπει να αναφέρει:

α) την ένδειξη των σημείων αναχώρησης και προορισμού,

β) αν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται στην επικράτεια ενός και του αυτού Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους κι αν προβλέπονται ένα ή περισσότερα σημεία προσγείωσης στην επικράτεια ενός άλλου Κράτους, την ένδειξη ενός από αυτά τα σημεία προσγείωσης.

2. Η χρησιμοποίηση οποιουδήποτε άλλου μέσου που να αποδεικνύει τις ενδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, α) και β), μπορεί να αντικατασταθεί με τη χορήγηση του δελτίου αποσκευών που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο.

3. Η μη συμμόρφωση με τις διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την ισχύ του συμβολαίου μεταφοράς, που εν τούτοις θα υπόκειται στους κανόνες της παρούσας Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που αναφέρονται στον περιορισμό ευθύνης».

Άρθρο IV

Το άρθρο 17 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«Άρθρο 17

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημιά που επέρχεται σε περίπτωση θανάτου ή κάθε σωματικής βλάβης που υφίσταται ένας επιβάτης με την προϋπόθεση και μόνο ότι το γεγονός που προκάλεσε το θάνατο ή τη σωματική βλάβη έγινε στο αεροσκάφος ή στη διάρκεια των διαδικασιών επιβίβασης ή αποβίβασης. Εν τούτοις, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος αν ο θάνατος ή η σωματική βλάβη οφείλεται αποκλειστικά στην κατάσταση της υγείας του επιβάτη.

2. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για κάθε ζημιά που επέρχεται σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή φθοράς των αποσκευών, με την προϋπόθεση και μόνο ότι το γεγονός που προκάλεσε την καταστροφή, την απώλεια ή τη φθορά έγινε στο αεροσκάφος, στη διάρκεια των διαδικασιών φόρτωσης ή εκφόρτωσης ή στη διάρκεια οποιασδήποτε χρονικής περιόδου κατά την οποία ο μεταφορέας ήταν επιφορτισμένος με τη φύλαξη των αποσκευών. Εν τούτοις, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος αν η ζημιά προέρχεται αποκλειστικά από την ίδια τη φύση ή από ατέλεια των αποσκευών.

3 Εκτός αν κάπου προσδιορίζεται διαφορετικά, σ' αυτήν τη Συνθήκη ο όρος «αποσκευές» προσδιορίζει τις καταχωρημένες αποσκευές καθώς επίσης και τα αντικείμενα που φέρει μαζί του ο επιβάτης».

Άρθρο V

Στο άρθρο 18 της Σύμβασης, οι παράγραφοι 1 και 2 καταργήθηκαν και αντικαταστάθηκαν από τις παρακάτω διατάξεις:

«1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημιά που επέρχεται σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή φθοράς εμπορευμάτων όταν το περιστατικό που προκάλεσε τη ζημιά έγινε στη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς.

2. Η αεροπορική μεταφορά κατά την έννοια της προηγούμενης παραγράφου περιλαμβάνει την περίοδο κατά την οποία τα εμπορεύματα βρίσκονται υπό τη φύλαξη του μεταφορέα, είτε βρίσκονται σ' ένα αεροδρόμιο είτε επί του αεροσκάφους είτε σε έναν οποιονδήποτε χώρο σε περίπτωση προσγείωσης έξω από ένα αεροδρόμιο».

Άρθρο VI

Το άρθρο 20 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«Άρθρο 20

1. Κατά τις μεταφορές επιβατών και αποσκευών, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για ζημιά προερχόμενη από κάποια καθυστέρηση αν αποδείξει ότι εκείνος και οι υπάλληλοι και οι πράκτορές του πήραν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να αποφευχθεί η ζημιά ή ότι τους ήταν αδύνατον να πάρουν τέτοια μέτρα.

2. Κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για τη ζημιά που προξενήθηκε σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης, αν αποδείξει ότι εκείνος και οι υπάλληλοι και οι πράκτορές του πήραν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να αποφευχθεί η ζημιά ή ότι τους ήταν αδύνατον να πάρουν τέτοια μέτρα».

Άρθρο VII

Το άρθρο 21 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«Άρθρο 21

Στην περίπτωση που θα αποδείξει ότι το σφάλμα του ατόμου που ζητάει αποκατάσταση προξένησε τη ζημιά ή συνέβαλε σ' αυτήν, ο μεταφορέας απαλλάσσεται ολικώς ή μερικώς από την ευθύνη του απέναντι σ' αυτό το άτομο εντός του μέτρου που αυτό το σφάλμα προξένησε τη ζημιά ή συνέβαλε σ' αυτήν. Όταν μία αίτηση αποκατάστασης γίνεται από άτομο διάφορο του επιβάτη, λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης που υπέστη αυτός ο τελευταίος, ο μεταφορέας απαλλάσσεται και πάλι ολικώς ή μερικώς από την ευθύνη του εντός του μέτρου που θα αποδείξει ότι το σφάλμα αυτό του επιβάτη προξένησε τη ζημιά ή συνέβαλε σ' αυτήν».

Άρθρο VIII

Το άρθρο 22 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«Άρθρο 22

1. α) Κατά τη μεταφορά ατόμων, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσόν του ενός εκατομμυρίου πεντακοσίων χιλιάδων φράγκων για το σύνολο των απαιτήσεων, όποια κι αν είναι η βάση τους, για αποκατάσταση της ζημιάς που προέκυψε συνεπεία θανάτου ή σωματικών βλαβών ενός επιβάτη. Στην περίπτωση που, σύμφωνα με την απόφαση του αρμόδιου δικαστηρίου, η αποζημίωση μπορεί να οριστεί υπό μορφή περιοδικών πληρωμών, το κεφάλαιο της περιοδικής πληρωμής δεν μπορεί να υπερβαίνει το ένα εκατομμύριο πεντακόσιες χιλιάδες φράγκα.

β) Σε περίπτωση καθυστέρησης κατά τη μεταφορά ατόμων, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσόν των εξήντα δύο χιλιάδων πεντακοσίων φράγκων ανά επιβάτη.

γ) Κατά τη μεταφορά αποσκευών, η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης περιορίζεται στο ποσό των δεκαπέντε χιλιάδων φράγκων ανά επιβάτη.

2. α) Κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσό των διακοσίων πενήντα φράγκων ανά χιλιόγραμμο, εκτός εάν ο αποστολέας έχει κάνει, κατά τη στιγμή της παράδοσης του δέματος στο μεταφορέα, ειδική δήλωση ενδιαφέροντος κατά την παράδοση στον τόπο προορισμού και έχει πληρώσει έναν ενδεχόμενο πρόσθετο φόρο. Σ' αυτήν την περίπτωση, ο μεταφορέας θα είναι υποχρεωμένος να πληρώσει ένα ποσόν που δε θα υπερβαίνει το δηλωθέν ποσό, εκτός αν αποδείξει ότι το ποσόν είναι μεγαλύτερο από ό,τι η πραγματική ζημιά του αποστολέα κατά την παράδοση.

β) Σε περίπτωση απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης ενός μέρους των εμπορευμάτων, ή οποιουδήποτε αντικειμένου που περιλαμβάνεται σ' αυτά, μόνο το συνολικό βάρος του ή των δεμάτων, για τα οποία πρόκειται, λαμβάνεται υπόψη για τον καθορισμό του ορίου ευθύνης του μεταφορέα. Εν τούτοις, όταν η απώλεια, η φθορά ή η καθυστέρηση ενός μέρους των εμπορευμάτων, ή ενός αντικειμένου που περιλαμβάνεται σ' αυτά, επηρεάζει την αξία άλλων δεμάτων που καλύπτονται από την ίδια φορτωτική αεροπορικής μεταφοράς, πρέπει να ληφθεί υπόψη το συνολικό βάρος αυτών των δεμάτων για τον καθορισμό του ορίου ευθύνης.

3. α) Τα δικαστήρια των Υψηλών Συμβαλλομένων Μερών που δεν έχουν το δικαίωμα, δυνάμει της αποφάσεώς τους, να επιδικάσουν έξοδα της δίκης συμπεριλαμβανομένης και της αμοιβής του δικηγόρου θα έχουν, στις περιπτώσεις που εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση, τη δυνατότητα να επιδικάσουν στον ενάγοντα, σύμφωνα με την κρίση τους, το σύνολο ή μέρος των εξόδων της δίκης, συμπεριλαμβανομένης και της αμοιβής του δικηγόρου που κρίνουν σαν πρέπουσα και λογική.

β) Τα έξοδα της δίκης συμπεριλαμβανομένης της αμοιβής του δικηγόρου δεν παρέχονται δυνάμει της παραγράφου α), παρά μόνο αν ο ενάγων γνωστοποίησε εγγράφως στο μεταφορέα το ύψος του αιτουμένου ποσού, συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών υπολογισμού αυτού του ποσού, και αν ο μεταφορέας, μέσα σε προθεσμία έξι μηνών από τη λήψη αυτής της αίτησης, δεν έκανε εγγράφως μία προσφορά διακανονισμού ποσού τουλάχιστον ίσου με την επιδικασθείσα από το δικαστήριο αποζημίωση μέσα στα εφαρμοζόμενα όρια. Αυτή η προθεσμία θα παραταθεί μέχρι την ημέρα κατάθεσης της ένστασης, αν αυτή είναι μεταγενέστερη της λήξης αυτής της προθεσμίας.

γ) Τα έξοδα της δίκης συμπεριλαμβανομένης και της αμοιβής του δικηγόρου δε λαμβάνονται υπόψη για την εφαρμογή των ορίων που προβλέπονται στο άρθρο αυτό.

4. Τα ποσά που δίνονται σε φράγκα στο παρόν άρθρο και στο άρθρο 42 θεωρείται ότι αναφέρονται σε μία νομισματική μονάδα αποτελούμενη από εξήντα πέντε και μισό χιλιοστόγραμμα χρυσού βαθμού καθαρότητας εννεακοσίων χιλιοστών. Αυτά τα ποσά μπορούν να μετατραπούν σε οποιοδήποτε εθνικό νόμισμα σε στρογγυλούς αριθμούς. Η μετατροπή αυτών των ποσών σε εθνικά νομίσματα διάφορα του χρυσού θα πραγματοποιείται σε περίπτωση αγωγής σύμφωνα με την τιμή του χρυσού αυτών των νομισμάτων κατά την ημέρα της δικαστικής απόφασης».

Άρθρο IX

Το άρθρο 24 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«Άρθρο 24

1. Κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων, οποιαδήποτε αγωγή για θέμα ευθύνης, όπου κι αν στηρίζεται, μπορεί να ασκηθεί μόνο υπό τις προϋποθέσεις και τα όρια που προβλέπονται από την παρούσα Σύμβαση.

2. Κατά τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών, οποιαδήποτε αγωγή για θέμα ευθύνης, όπου κι αν στηρίζεται, είτε δυνάμει της παρούσας Σύμβασης είτε βάσει συμβολαίου είτε σε αθέμιτη πράξη ή για οποιοδήποτε άλλο λόγο, δεν μπορεί να ασκηθεί παρά μόνο υπό τις προϋποθέσεις και τα όρια που προβλέπονται από την παρούσα Σύμβαση, υπό την επιφύλαξη του ορισμού των ατόμων που έχουν το δικαίωμα να την υποβάλουν και των αμοιβαίων δικαιωμάτων τους. Αυτά τα όρια ευθύνης αποτελούν ένα μάξιμουμ και είναι ανυπέρβλητα, όποιες και αν είναι οι περιστάσεις από τις οποίες απορρέει η ευθύνη».

Άρθρο X

Το άρθρο 25 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«Άρθρο 25

Το όριο ευθύνης που προβλέπεται στο άρθρο 22, παράγραφο 2, δεν εφαρμόζεται αν έχει αποδειχτεί ότι η ζημία προέρχεται από μια ενέργεια ή μια παράλειψη του μεταφορέα ή των υπαλλήλων και των πρακτόρων του, που έγινε είτε με την πρόθεση να προξενήσει ζημία είτε απερίσκεπτα και με επίγνωση ότι πιθανόν να προκύψει ζημία με την προϋπόθεση ότι, στην περίπτωση τέτοιας ενέργειας ή παράλειψης υπαλλήλου ή πράκτορα, αποδεικνύεται επίσης ότι αυτός ενήργησε έτσι κατά την άσκηση των καθηκόντων του».

Άρθρο XI

Στο άρθρο 25Α της Σύμβασης οι παράγραφοι 1 και 3 καταργήθηκαν και αντικαταστάθηκαν από τις παρακάτω διατάξεις:

«1. Εάν γίνει αγωγή κατά ενός υπαλλήλου ή πράκτορα του μεταφορέα μετά από ζημιά προβλεπόμενη από τη Συνθήκη, αυτός ο υπάλληλος ή ο πράκτορας, αν αποδείξει ότι ενήργησε κατά την άσκηση των καθηκόντων του, μπορεί να στηριχθεί στα όρια ευθύνης που μπορεί να επικαλεσθεί αυτός ο μεταφορέας βάσει της παρούσας Συνθήκης.

3. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται στη μεταφορά εμπορευμάτων αν αποδειχθεί ότι η ζημιά προέρχεται από κάποια ενέργεια ή πα-

ράλειψη ενός υπαλλήλου ή πράκτορα, που έγινε είτε με την πρόθεση να προκληθεί ζημιά είτε απερίσκεπτα και με επίγνωση ότι πιθανό να προκύψει κάποια ζημιά».

'Αρθρο XII

Στο άρθρο 28 της Σύμβασης η υπάρχουσα παράγραφος 2 γίνεται παράγραφος 3 και προστίθεται η παρακάτω παράγραφος 2:

«2. Όσον αφορά τη ζημία που προκύπτει από το θάνατο, από μία σωματική βλάβη ή από μια καθυστέρηση που υπέστη ένας επιβάτης καθώς επίσης και από την καταστροφή, απώλεια, φθορά ή καθυστέρηση αποσκευών, η αγωγή μπορεί να κατατεθεί ενώπιον ενός από τα δικαστήρια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ή στην επικράτεια ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους, ενώπιον ενός δικαστηρίου, στη δικαιοδοσία του οποίου ο μεταφορέας είναι κάτοχος κτηριακής εγκατάστασης, αν ο επιβάτης έχει την κατοικία του ή τη μόνιμη διαμονή του στην επικράτεια του ίδιου Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους».

'Αρθρο XIII

Μετά το άρθρο 30 της Σύμβασης, παρεμβάλλεται το παρακάτω άρθρο:

«'Αρθρο 30Α.

Η παρούσα Συνθήκη δεν προδικάζει με κανένα τρόπο το θέμα του αν ένα άτομο φερόμενο σαν υπεύθυνο δυνάμει των διατάξεών της έχει ή όχι δικαίωμα προσφυγής εναντίον οποιουδήποτε άλλου ατόμου».

'Αρθρο XIV

Μετά το άρθρο 35 της Σύμβασης, παρεμβάλλεται το παρακάτω άρθρο:

«'Αρθρο 35Α

1. Καμία διάταξη της παρούσας Σύμβασης δεν απαγορεύει τη σύσταση από ένα Κράτος και την εφαρμογή στην επικράτειά του ενός συμπληρωματικού συστήματος αποζημίωσης στο προβλεπόμενο απ' αυτήν τη Σύμβαση υπέρ των εναγόντων στην περίπτωση θανάτου ή σωματικών βλαβών ενός επιβάτη. 'Ενα τέτοιο σύστημα πρέπει να πληροί τις παρακάτω προϋποθέσεις:

α) σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να επιβάλλει στο μεταφορέα και στους υπαλλήλους και πράκτορές του μία οποιαδήποτε ευθύνη επί πλέον αυτής που ορίζεται από τη Συνθήκη·

β) δεν πρέπει να επιβάλλει στο μεταφορέα καμία οικονομική ή διοικητική επιβάρυνση εκτός από την είσπραξη στο εν λόγω Κράτος των συμμετοχών των επιβατών, αν αυτό απαιτείται·

γ) δεν πρέπει να δίνει αφορμή για καμία διάκριση μεταξύ των μεταφορέων όσον αφορά τους ενδιαφερόμενους επιβάτες και τα οφέλη που αυτοί οι τελευταίοι μπορούν να καρπωθούν από το σύστημα πρέπει να τους αποδοθούν όποιος και αν είναι ο μεταφορέας που χρησιμοποίησαν·

δ) όταν ένας επιβάτης έχει συμμετάσχει στο σύστημα, κάθε άτομο που έχει υποστεί ζημίες μετά από θάνατο ή σωματικές βλάβες αυτού του επιβάτη θα μπορεί να απαιτήσει να επωφεληθεί από τα κέρδη του συστήματος.

'Αρθρο XV

Μετά το άρθρο 41 της Σύμβασης παρεμβάλλεται το παρακάτω άρθρο:

«'Αρθρο 42

1. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 41, θα συγκληθούν διασκέψεις των Μερών του Πρωτοκόλλου της Γουατεμάλα της 8ης Μαρτίου 1971 στη διάρκεια του πέμπτου και του δέκατου έτους μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παραπάνω Πρωτοκόλλου, ώστε να αναθεωρηθούν τα όρια που ορίζονται στο άρθρο 22, παράγραφος 1 α) της Συνθήκης που τροποποιήθηκε από το προαναφερόμενο Πρωτόκολλο.

2. Στη διάρκεια κάθε μιας από τις διασκέψεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, το όριο ευθύνης που ορίζεται στο άρθρο 22, παράγραφος 1α), το οποίο ισχύει κατά την ημερομηνία της συνάντησης, δε θα αυξάνεται με ποσό ανώτερο των εκατόν ογδόντα επτά χιλιάδων πεντακοσίων φράγκων.

3. Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, το όριο ευθύνης που ορίζεται στο άρθρο 22, παράγραφος 1α), το οποίο ισχύει κατά την ημερομηνία της συνάντησης, θα αυξηθεί κατά εκατόν ογδόντα επτά χιλιάδες πεντακόσια φράγκα στις 31 Δεκεμβρίου του πέμπτου και του δέκατου έτους μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πρωτοκόλλου που αναφέρεται στην 1η παράγραφο του παρόντος άρθρου, εκτός αν οι προαναφερθείσες διασκέψεις αποφασίσουν διαφορετικά πριν από τις προαναφερθείσες ημερομηνίες με πλειοψηφία των δύο τρίτων των αντιπροσώπων των παρόντων και ψηφιζόντων Μερών.

4. Το εφαρμοζόμενο όριο θα είναι αυτό που, σύμφωνα με τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων, ίσχυε κατά την ημερομηνία που συνέβη το γεγονός που προξένησε το θάνατο ή τη σωματική βλάβη του επιβάτη».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
ΤΗΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

'Αρθρο XVI

Η Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το παρόν Πρωτόκολλο εφαρμόζεται στις διεθνείς μεταφορές που ορίζονται στο άρθρο πρώτο της Σύμβασης, όταν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται είτε στην επικράτεια δύο Κρατών μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου είτε στην επικράτεια ενός μόνου Κράτους μέρους του παρόντος Πρωτοκόλλου, αν στην επικράτεια ενός άλλου Κράτους προβλέπεται ένα αεροδρόμιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

'Αρθρο XVII

Μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και το παρόν Πρωτόκολλο θα θεωρηθούν και θα ερμηνευθούν σαν ένα και το αυτό όργανο και θα ονομαστούν Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στη Γουατεμάλα το 1971.

'Αρθρο XVIII

Μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου XX, το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό προς υπογραφή από όλα τα Κράτη μέλη του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών ή ενός Εξειδικευμένου Οργανισμού ή της Διεθνούς Επιτροπής Ατομικής Ενεργείας ή Μέρους του Καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου και από οποιοδήποτε άλλο Κράτος που κλήθηκε να γίνει μέρος του παρόντος Πρωτοκόλλου από τη Γενική Συνέλευση του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών.

'Αρθρο XIX

1. Το παρόν Πρωτόκολλο θα υποβληθεί για επικύρωση από τα υπογράφοντα Κράτη.

2. Η επικύρωση του παρόντος Πρωτοκόλλου από ένα Κράτος, που δεν είναι μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή από ένα Κράτος που δεν είναι μέρος της Σύμβασης της

Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 συνεπάγεται την προσχώρηση στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στη Γουατεμάλα το 1971».

3. Τα όργανα επικύρωσης θα κατατεθούν στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο XX

1. Το παρόν Πρωτόκολλο θα τεθεί σε ισχύ την ενενηκοστή ημέρα μετά την κατάθεση του τριακοστού οργάνου επικύρωσης με την προϋπόθεση εν τούτοις ότι η συνολική διεθνής τακτική κίνηση — εκφραζόμενη σε επιβάτες — χιλιόμετρα, και όπως προκύπτει από τις στατιστικές που δημοσιεύθηκαν για το έτος 1970 από τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας των αεροπορικών εταιρειών των πέντε κρατών που έχουν επικυρώσει το παρόν Πρωτόκολλο, αντιπροσωπεύει, τουλάχιστον, το 40% της συνολικής διεθνούς τακτικής αεροπορικής κίνησης των αεροπορικών εταιρειών των χωρών μελών του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που καταγράφηκε μέσα στον ίδιο αυτό χρόνο. Αν, τη στιγμή της κατάθεσης του τριακοστού οργάνου επικύρωσης, δεν πληρούται αυτή η προϋπόθεση, το Πρωτόκολλο δε θα τεθεί σε ισχύ παρά μόνο την ενενηκοστή ημέρα μετά την πλήρωσή της. Όσον αφορά το κάθε Κράτος που θα το επικυρώσει μετά την κατάθεση του τελευταίου οργάνου επικύρωσης που είναι απαραίτητο για την έναρξη ισχύος της, το παρόν Πρωτόκολλο θα τεθεί σε ισχύ την ενενηκοστή ημέρα μετά την κατάθεση του οργάνου της επικύρωσης.

2. Μόλις τεθεί σε ισχύ το παρόν Πρωτόκολλο θα καταχωρηθεί στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών από τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο XXI

1. Μετά την έναρξη ισχύος του, το παρόν Πρωτόκολλο θα είναι ανοιχτό για την προσχώρηση οποιουδήποτε Κράτους αναφερομένου στο άρθρο XVIII.

2. Η προσχώρηση στο παρόν Πρωτόκολλο ενός Κράτους που δεν είναι μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή ενός Κράτους που δεν είναι μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 συνεπάγεται την προσχώρηση στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στη Γουατεμάλα το 1971».

3. Τα όργανα προσχώρησης θα κατατεθούν στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας και θα έχουν αποτέλεσμα την ενενηκοστή ημέρα μετά την ημερομηνία κατάθεσής τους.

Άρθρο XXII

1. Κάθε μέρος του παρόντος Πρωτοκόλλου θα μπορεί να το καταγγείλει με μία κοινοποίηση που θα κάνει στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Η καταγγελία θα έχει αποτέλεσμα έξι μήνες μετά την ημερομηνία λήψης από τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας της κοινοποίησης καταγγελίας.

3. Μεταξύ των μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η καταγγελία της Σύμβασης της Βαρσοβίας από κάποιο από αυτά δυνάμει του άρθρου 39 της εν λόγω Σύμβασης ή του Πρωτοκόλλου της Χάγης δυνάμει του άρθρου XXIV του εν λόγω Πρωτοκόλλου δεν πρέπει να ερμηνεύεται σαν καταγγελία της «Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στη Γουατεμάλα το 1971».

Άρθρο XXIII

1. Μόνον οι παρακάτω επιφυλάξεις στο παρόν Πρωτόκολλο θα μπορούσαν να γίνουν αποδεκτές:

α) ένα Κράτος του οποίου τα δικαστήρια δεν έχουν το δικαίωμα, δυνάμει της απόφασής τους, να επιδικάσουν τα έξοδα της δίκης, συμπεριλαμβανομένης της αμοιβής του δικηγόρου, μπορεί οποιαδήποτε στιγμή να δηλώσει, με κοινοποίηση προς τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, ότι η παράγραφος 3α, του άρθρου 22 δεν εφαρμόζεται στα δικαστήριά του, και

β) ένα Κράτος μπορεί οποιαδήποτε στιγμή να δηλώσει με κοινοποίηση στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, ότι η «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στη Γουατεμάλα το 1971» δεν εφαρμόζεται στη μεταφορά ατόμων, αποσκευών και εμπορευμάτων που πραγματοποιείται για τις στρατιωτικές της αρχές με αεροσκάφη καταχωρημένα στα μητρώα του εν λόγω Κράτους και των οποίων η συνολική δυναμικότητα κρατήθηκε από αυτές τις αρχές ή για λογαριασμό τους.

2. Κάθε κράτος που θα έχει εκφράσει κάποια επιφύλαξη σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο θα μπορεί οποιαδήποτε στιγμή να την αποσύρει με μια κοινοποίηση που θα κάνει στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο XXIV

Ο Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας θα γνωστοποιήσει σύντομα σ' όλα τα Κράτη που θα υπογράψουν το παρόν Πρωτόκολλο ή που θα προσχωρήσουν σ' αυτό την ημερομηνία κάθε υπογραφής, την ημερομηνία κατάθεσης κάθε οργάνου επικύρωσης ή προσχώρησης, την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου καθώς επίσης και οποιεσδήποτε άλλες χρήσιμες πληροφορίες.

Άρθρο XXV

Μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου που είναι επίσης Μέρη της συμπληρωματικής Σύμβασης της Σύμβασης της Βαρσοβίας για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που πραγματοποιούνται από ένα άτομο διάφορο του συμβατικού μεταφορέα που υπογράφτηκε στη Γουαδαλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961 (εφεξής ονομαζόμενη «Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα»), κάθε αναφορά στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας» που περιλαμβάνεται στη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα εφαρμόζεται και στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στη Γουατεμάλα το 1971», στις περιπτώσεις που η μεταφορά που πραγματοποιείται δυνάμει του συμβολαίου που αναφέρεται στην παράγραφο β) του άρθρου πρώτου της Σύμβασης της Γουαδαλαχάρα διέπεται από το παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρο XXVI

Το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό για υπογραφή από οποιοδήποτε Κράτος που αναφέρεται στο άρθρο XVIII, στο Υπουργείο Εξωτερικών Υποθέσεων της Δημοκρατίας της Γουατεμάλα μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 1971, και στη συνέχεια, μέχρι την έναρξη ισχύος του δυνάμει του άρθρου XX, στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας. Η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Γουατεμάλα θα γνωστοποιήσει σύντομα στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας κάθε υπογραφή και την ημερομηνία που έγινε κατά την περίοδο, στη διάρκεια της οποίας το Πρωτόκολλο θα είναι ανοιχτό για υπογραφή στη Γουατεμάλα.

Σε πίστωση των ανωτέρω οι υπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο.

ΕΓΙΝΕ στη Γουατεμάλα την 8η ημέρα του μηνός Μαρτίου του έτους 1971, συνταχθέν σε τρία αυθεντικά κείμενα στη γαλλική, αγγλική και ισπανική γλώσσα.

Το αυθεντικό κείμενο του Πρωτοκόλλου στη ρωσική γλώσσα εγκρίθηκε από το Συμβούλιο του ICAO κατά την 86η σύνοδό του, στις 9 Οκτωβρίου 1975 και δημοσιεύθηκε υπό την ευθύνη του Γενικού Γραμματέα.

Ο Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας θα συντάξει ένα αυθεντικό κείμενο του παρόντος Πρωτοκόλλου στη ρωσική γλώσσα. Σε περίπτωση διαφοράς, το κείμενο στη γαλλική γλώσσα, γλώσσα στην οποία είχε συνταχθεί η Σύμβαση της Βαρσοβίας στις 12 Οκτωβρίου 1929, θα υπερισχύσει.

PROTOCOLE ADDITIONNEL No 1

portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929.

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES

CONSIDERANT qu'il est souhaitable d' amender la Convention pour l' unification de certaines règles relatives au transport aèrien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER

AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie de 1929

Article II

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 22

1. Dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la. somme de 8.300 Droits de Tirage spéçiaux : Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. Dans le transport de bagages ènregistrés et de marchandises, la responsabilitè du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intèrêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera teny de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la liv'aison.

3. En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilite du transporteur est limitée à 332 Droits de Tirage spéciaux par voyageur.-

4. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Patrie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des alinéas 1, 2 et 3 de l'article 22, peuvent au moment de la rafiçation ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 125.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 de l'article 22; 250 unités monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinéa 2 de l'article 22; 5.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents milliémes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause».

CHAPITRE II

CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDEE

Article III

La Convention amendée par le présent Protocole s'applique au transport intrernational défini à l'article de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

Article IV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interplétés comme un seul et même instrument et seront denommeés Convention de Varsovie amendée par le Protocole additionnel no 1 de Monteal de 1975.

Article V

Jusqu'à sa date d'entrèe en vigueur conformément aux dispositions de l'article VII, le présent Protocole restera ouvert à la singature de tous les Etats.

Article VI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprés du Convernement de la République populaire de Polonge.

Article VII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vinght-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Des son entrée en vigueur le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article VIII

1· Aprés son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprés du Couvernement de la Répu-

blique populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt'dixiéme jour aprés ce dépôt.

Article IX

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvemement de la République populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois aprés la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Polonge de la notification de dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 39 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Prorocole.

Article X

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole.

Article XI

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendèe, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'A viation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Partie à la Convention, comlémentaire à la Conventionde Varsovie pourl 'unification de certaines régles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 seprembre 1961 (ci-aprés dénommée «Convention de Guadalajara»), toute référence à la «Convention de Varsovie» contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la Convention de Varsovie amendèe par le Protocole additionnel no 1 de Montréal de 1975, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XIII

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusq'au ler janvier 1976, puis, jusqu'à son entrèe en vigueur en vertu de l'article VII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siége de 'l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

ΠΡΟΣΘΕΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ Νο 1

που τροποποιεί τη Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφτηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929.

ΟΙ ΚΑΤΩΘΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ

Θεωρώντας, ότι είναι επιθυμητή η τροποποίηση της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφτηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929,

Συμφώνησαν αυτά που ακολουθούν:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο πρώτο

Η Σύμβαση που τροποποιούν οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου είναι η Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929.

Άρθρο ΙΙ

Το άρθρο 22 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«Άρθρο 22

1. Κατά τη μεταφορά επιβατών, η ευθύνη του μεταφορέα απέναντι σε κάθε επιβάτη περιορίζεται στο ποσόν των 8.300 ειδικών τραβηχτικών δικαιωμάτων. Στην περίπτωση που, σύμφωνα με την απόφαση του δικαστηρίου, η αποζημίωση μπορεί να ορισθεί με τη μορφή περιοδικών πληρωμών, το κεφάλαιο της περιοδικής πληρωμής δεν μπορεί να υπερβεί αυτό το όριο. Εν τούτοις, δια μιας ειδικής σύμβασης με το μεταφορέα, ο επιβάτης θα μπορεί να ορίσει ένα υψηλότερο όριο ευθύνης.

2. Κατά τη μεταφορά καταχωρημένων αποσκευών και εμπορευμάτων, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσό των 17 ειδικών τραβηχτικών δικαιωμάτων ανά χιλιόγραμμο, εκτός εάν ο αποστολέας έχει κάνει, κατά τη στιγμή της παράδοσης του δέματος στο μεταφορέα, ειδική δήλωση ενδιαφέροντος κατά την παράδοση στον τόπο προορισμού και έχει πληρώσει έναν ενδεχόμενο πρόσθετο φόρο. Σ' αυτή την περίπτωση, ο μεταφορέας θα είναι υποχρεωμένος να πληρώσει ένα ποσόν που δεν θα υπερβαίνει το δηλωθέν ποσό, εκτός αν αποδείξει ότι, το ποσόν είναι μεγαλύτερο από ό,τι η πραγματική ζημιά του αποστολέα κατά την παράδοση.

3. Όσον αφορά τα αντικείμενα που φέρει μαζί του ο επιβάτης η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται σε 332 ειδικά τραβηχτικά δικαιώματα ανά επιβάτη.

4. Τα ποσά που εκφράζονται σε Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα στο παρόν άρθρο θεωρείται, ότι αναφέρονται στο ειδικό τραβηχτικό δικαίωμα, όπως αυτό ορίζεται από το διεθνές νομισματικό Ταμείο.

Η μετατροπή αυτών των ποσών σε εθνικά νομίσματα θα πραγματοποιηθεί σε περίπτωση δικαστικής απόφασης, σύμφωνα με την τιμή αυτών των νομισμάτων σε ειδικό τραβηχτικό δικαίωμα κατά την ημερομηνία της απόφασης. Η τιμή σε ειδικό τραβηχτικό δικαίωμα, του εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους, που είναι μέλος του διεθνούς νομισματικού ταμείου, υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο υπολογισμού που εφαρμόζεται από το διεθνές νομισματικό ταμείο κατά την ημερομηνία της απόφασης για τις δικές του επιχειρήσεις και συναλλαγές. Η τιμή, σε ειδικό τραβηχτικό δικαίωμα, του εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους, που δεν είναι μέλος του διεθνούς νομισματικού ταμείου, υπολογίζεται με τον τρόπο που προσδιορίζεται από αυτό το Υψηλό Συμβαλλόμενο Μέρος.

Εν τούτοις, τα Κράτη που δεν είναι μέλη του διεθνούς νομισματικού ταμείου και των οποίων η νομοθεσία δεν επιτρέπει να εφαρμόζουν τις διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 22, μπορούν τη στιγμή της επικύρωσης ή της προσχώρησης, ή οποιαδήποτε στιγμή μεταγενέστερα, να δηλώσουν ότι το όριο ευθύνης του μεταφορέα ορίζεται, κατά τις νομικές διαδικασίες στην επικράτειά της, στο ποσό των 125.000 νομισματικών μονάδων ανά επιβάτη, όσον αφορά την παράγραφο 1 του άρθρου 22 σε 250 νομισματικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο, όσον αφορά την παράγραφο 2 του άρθρου 22, σε 5.000 νομισματικές μονάδες ανά επιβάτη, όσον αφορά την παράγραφο 3 του άρθρου 22.

Αυτή η νομισματική μονάδα αντιστοιχεί σε εξήντα πέντε και μισό χιλιοστόγραμμα χρυσού καθαρότητας εννεακοσίων χιλιοστών. Αυτά τα ποσά μπορούν να μετατραπούν στο εθνικό νόμισμα σε στρογγυλούς αριθμούς. Η μετατροπή αυτή του ποσού σε εθνικό νόμισμα θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία του εν λόγω Κράτους».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο ΙΙΙ

Η Σύμβαση που τροποποιήθηκε από το παρόν Πρωτόκολλο εφαρμόζεται στις διεθνείς μεταφορές που ορίζονται στο άρθρο πρώτο της Σύμβασης, όταν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται είτε στην επικράτεια δύο Κρατών μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, είτε στην επικράτεια ενός μόνο Κράτους μέρους του παρόντος Πρωτοκόλλου αν προβλέπεται ένας χώρος προσγείωσης στην επικράτεια ενός άλλου Κράτους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο IV

Μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η Σύμβαση και το Πρωτόκολλο θα θεωρούνται και θα ερμηνεύονται σαν ένα και το αυτό όργανο και θα ονομάζονται «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 1 του Μόντρεαλ το 1975».

Άρθρο V

Μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος του σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VII, το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό για υπογραφή απ' όλα τα Κράτη.

Άρθρο VI

1. Το παρόν Πρωτόκολλο θα υποβληθεί για επικύρωση από τα κράτη που υπέγραψαν.

2. Η επικύρωση του παρόντος Πρωτοκόλλου από ένα Κράτος που δεν είναι μέλος της Σύμβασης συνεπάγεται την προσχώρηση στη «Σύμβαση που τροποποιήθηκε από το παρόν Πρωτόκολλο».

3. Τα όργανα επικύρωσης θα κατατεθούν στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

Άρθρο VII

1. Όταν το παρόν Πρωτόκολλο θα έχει συγκεντρώσει τις επικυρώσεις των τριάντα κρατών που υπογράφουν, θα τεθεί σε ισχύ μεταξύ αυτών των Κρατών την ενενηκοστή ημέρα μετά την κατάθεση του τριακοστού οργάνου επικύρωσης. Όσον αφορά το κάθε Κράτος που θα το επικυρώνει μεταγενέστερα, θα τεθεί σε ισχύ την ενενηκοστή ημέρα μετά την κατάθεση του οργάνου της επικύρωσης.

2. Αμέσως μόλις τεθεί σε ισχύ, το παρόν Πρωτόκολλο θα καταχωρηθεί στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

Άρθρο VIII

1. Μετά την έναρξη ισχύος του, το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό για προσχώρηση οποιουδήποτε Κράτους που δεν υπέγραψε.

2. Η προσχώρηση στο παρόν Πρωτόκολλο ενός Κράτους που δεν είναι μέλος της Σύμβασης συνεπάγεται την προσχώρηση στη Σύμβαση που τροποποιήθηκε από το παρόν Πρωτόκολλο.

3. Η προσχώρηση θα πραγματοποιείται με την κατάθεση του οργάνου προσχώρησης στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας και θα έχει αποτέλεσμα την ενενηκοστή ημέρα μετά από αυτή την κατάθεση.

Άρθρο IX

1. Κάθε μέλος του παρόντος Πρωτοκόλλου μπορεί να το καταγγείλει με μία γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

2. Η καταγγελία θα έχει αποτέλεσμα έξι μήνες μετά την ημερομηνία λήψης της γνωστοποίησης καταγγελίας από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

3. Μεταξύ των μελών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η καταγγελία της Σύμβασης από ένα απ' αυτά δυνάμει του άρθρου 39 δεν πρέπει να ερμηνευθεί σαν καταγγελία της Σύμβασης που τροποποιήθηκε από το παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρο X

Καμία επιφύλαξη δε θα γίνει αποδεκτή στο παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρο XI

Η Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας θα γνωστοποιήσει σύντομα σ' όλα τα Κράτη μέρη της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή της εν λόγω Σύμβασης, όπως αυτή τροποποιήθηκε σ' όλα τα Κράτη που θα υπογράψουν το παρόν Πρωτόκολλο ή θα προσχωρήσουν σ' αυτό, καθώς επίσης και στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, την ημερομηνία κάθε υπογραφής, την ημερομηνία κατάθεσης κάθε οργάνου επικύρωσης ή προσχώρησης, την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου, καθώς επίσης και κάθε άλλη χρήσιμη πληροφορία.

Άρθρο XII

Μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, που είναι επίσης Μέλη της συμπληρωματικής Σύμβασης της Σύμβασης της Βαρσοβίας για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που πραγματοποιούνται από ένα άτομο διάφορο του συμβατικού μεταφορέα, που υπογράφτηκε στη Γουαδαλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961 (εφεξής ονομαζόμενη «Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα»), κάθε αναφορά στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας» που περιλαμβάνεται στη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα εφαρμόζεται στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 1 του Μόντρεαλ το 1975», στις περιπτώσεις που η μεταφορά που πραγματοποιείται δυνάμει του συμβολαίου που αναφέρεται στην παράγραφο β) του άρθρου πρώτου της Σύμβασης της Γουαδαλαχάρα, διέπεται από το παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρο XIII

Το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό για υπογραφή στην έδρα του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1976, κι ύστερα, μέχρι την έναρξη ισχύος της δυνάμει του άρθρου VII, στο Υπουργείο Εξωτερικών της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας. Ο Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας θα γνωστοποιήσει σύντομα στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας κάθε υπογραφή και την ημερομηνία που έγινε κατά την περίοδο, στη διάρκεια της οποίας το Πρωτόκολλο θα είναι ανοιχτό για υπογραφή στην έδρα του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Σε πίστωση των ανωτέρω οι υπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο.

Έγινε στο Μόντρεαλ την 25η ημέρα του μηνός Σεπτεμβρίου του έτους 1975, συνταχθέν σε τέσσερα αυθεντικά κείμενα στη γαλλική, αγγλική, ισπανική και ρωσική γλώσσα. Σε περίπτωση διαφοράς, το κείμενο στη γαλλική γλώσσα, γλώσσα στην οποία είχε συνταχθεί η Σύμβαση της Βαρσοβίας στις 12 Οκτωβρίου 1929, θα υπερισχύσει.

PROTOCOLE ADDITIONNEL No 2

portant modication de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES

CONSIDERANT quil est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines régles relatives au transport aérien international signé à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER
AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

Article 11

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 22

1. Dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de 16.600 Droits de Tirage spéciaux. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le passager poura fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. a) Dans le transport de baggages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration Spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d' une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusq'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intèrèt réel de l'expéditeur à la livraison.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s' agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la parte, l'avarie ou le ratard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la méme lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. En ce qui concerne les objects dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 332 Droits de Tirage spéciaux par passager.

4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procés exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

5. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire intemational, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des alinéas, 1, 2 a)et 3 de l'article 22, peuvent au morment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 250.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 de l'article 22; 250 unités monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinéa 2 a) de l'article 22; 5.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents milièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause».

CHAPITRE II
CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDEE

Article III

La Convention amendée à La Haye en 1955 et par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le terrotoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

CHAPIRTE III
DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

Article IV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et méme instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel no 2 de Montréal de 1975.

Article V

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article VII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats.

Article VI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955

emporte adhésion à la Convention de Versovie amendée à la Haye en 1955 et par le Protocole additionnel no 2 de Montréal de 1975.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprés du Gouvernement de la Republique populaire de Pologne.

Article VII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l' égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article VIII

1. Aprés son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Hays en 1955 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel no 2 de Montréal de 1975.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprés du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

Article IX

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas étre interprétée comme une dénonciation de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel no 2 de Montréal de 1975.

Article X

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, tout Etat pourra à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la Convention amendée par le présent Protocole ne s'appliquera pas au transport de personnes, de marchandises et de bagages effectué pour ses autoritiés militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celes-ci.

Article XI

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu' amendée, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'rganisation de l' Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignement utiles.

Article XII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convension, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, dignée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée «Convention de Guadalajara»), toute référence à la Convention de Varsovie» contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel no 2 de Montréal de 1975, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XIII

La présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisarion de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1er janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article VII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire dePologne. L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espàgnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait égé rédigée, fera foi.

ΠΡΟΣΘΕΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ Νο 2

που τροποποιεί τη Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφτηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 και τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο που έγινε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955.

ΟΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ

Θεωρώντας ότι είναι επιθυμητή η τροποποίηση της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφτηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, που τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο που έγινε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955,

Συμφώνησαν αυτά που ακολουθούν:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο πρώτο

Η Σύμβαση που τροποποιούν οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου είναι η Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955.

Άρθρο II

Το άρθρο 22 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«Άρθρο 22

1. Κατά τη μεταφορά επιβατών, η ευθύνη του μεταφορέα σχετικά με κάθε επιβάτη περιορίζεται στο ποσόν των 16.600 Ειδικών Τραβηχτικών Δικαιωμάτων. Στην περίπτωση που, σύμφωνα με την απόφαση του δικαστηρίου, η αποζημίωση μπορεί να οριστεί με τη μορφή περιοδικών πληρωμών, το κεφάλαιο της περιοδικής πληρωμής δεν μπορεί να υπερβεί αυτό το όριο. Εντούτοις, δια μιας ειδικής σύμβασης με το μεταφορέα, ο επιβάτης θα μπορεί να ορίσει ένα υψηλότερο όριο ευθύνης.

2. α) Κατά τη μεταφορά καταχωρημένων αποσκευών και εμπορευμάτων, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσόν των 17 Ειδικών Τραβηχτικών Δικαιωμάτων ανά χιλιόγραμμο, εκτός εάν ο αποστολέας έχει κάνει, κατά τη στιγμή της παράδοσης του δέματος στο μεταφορέα, ειδική δήλωση ενδιαφέροντος κατά την παράδοση στον τόπο προορισμού και έχει πληρώσει έναν ενδεχόμενο πρόσθετο φόρο. Σ' αυτήν την περίπτωση, ο μεταφορέας θα είναι υποχρεωμένος να πληρώσει ένα ποσό που δεν θα υπερβαίνει το δηλωθέν ποσό, εκτός αν αποδείξει ότι το ποσόν είναι μεγαλύτερο απ' ό,τι η πραγματική ζημία του αποστολέα κατά την παράδοση.

β) Σε περίπτωση απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης ενός μέρους των καταχωρημένων αποσκευών ή των εμπορευμάτων, ή οποιουδήποτε αντικειμένου που περιλαμβάνεται σ' αυτά, μόνο το συνολικό βάρος του ή των δεμάτων, για το οποίο πρόκειται, λαμβάνεται υπόψη για τον καθορισμό του ορίου ευθύνης του μεταφορέα. Εν τούτοις, όταν η απώλεια, η φθορά ή η καθυστέρηση ενός μέρους των καταχωρημένων αποσκευών ή των εμπορευμάτων, ή ενός αντικειμένου που περιλαμβάνεται σ' αυτά, επηρεάζει την αξία άλλων δεμάτων που καλύπτονται από το ίδιο δελτίο αποσκευών ή την ίδια φορτωτική αεροπορικής μεταφοράς, το συνολικό βάρος αυτών των δεμάτων πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τον καθορισμό του ορίου ευθύνης.

3. Όσον αφορά τα αντικείμενα που φέρει μαζί του ο επιβάτης, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται σε 332 Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα ανά επιβάτη.

4. Τα όρια που ορίζονται από το παρόν άρθρο δεν έχουν σαν αποτέλεσμα να άρουν από το δικαστήριο το δικαίωμα να επιδικάσει επί πλέον, σύμφωνα με απόφασή του, ένα ποσόν που να αντιστοιχεί στο σύνολο ή μέρος του κόστους και των άλλων δαπανών της δίκης που αναφέρονται από τον ενάγοντα. Η παραπάνω διάταξη δεν εφαρμόζεται όταν το ποσόν της επιδικασθείσας αποζημίωσης, μη συμπεριλαμβανομένων του κόστους και των άλλων δαπανών της δίκης, δεν υπερβαίνει το ποσόν που ο μεταφορέας προσέφερε εγγράφως στον ενάγοντα μέσα σε προθεσμία έξι μηνών, από το γεγονός που προξένησε τη ζημία ή πριν από την εισαγωγή της δίκης, αν αυτή είναι μεταγενέστερη αυτής της προθεσμίας.

5. Τα ποσά που εκφράζονται σε Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα στο παρόν άρθρο θεωρείται ότι αναφέρονται στο Ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα, όπως αυτό ορίζεται από το διεθνές νομισματικό ταμείο. Η μετατροπή αυτών των ποσών σε εθνικά νομίσματα θα πραγματοποιηθεί σε περίπτωση δικαστικής απόφασης σύμφωνα με την τιμή αυτών των νομισμάτων σε Ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα κατά την ημερομηνία της απόφασης. Η τιμή σε Ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα του εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλομένου Μέρους, που είναι μέλος του διεθνούς νομισματικού ταμείου, υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο υπολογισμού που εφαρμόζεται από το διεθνές νομισματικό ταμείο κατά την ημερομηνία της απόφασης για τις δικές του επιχειρήσεις και συναλλαγές. Η τιμή σε Ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα του εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους, που δεν είναι μέλος του διεθνούς νομισματικού ταμείου, υπολογίζεται με τον τρόπο που προσδιορίζεται από αυτό το Υψηλό Συμβαλλόμενο Μέρος.

Εν τούτοις τα κράτη, που δεν είναι μέλη του διεθνούς νομισματικού ταμείου και των οποίων η νομοθεσία δεν επιτρέπει να εφαρμόζουν τις διατάξεις των παραγράφων 1, 2 α) και 3 του άρθρου 22, μπορούν τη στιγμή της επικύρωσης ή της προσχώρησης, ή οποιαδήποτε στιγμή μεταγενέστερα, να δηλώσουν ότι το όριο ευθύνης του μεταφορέα ορίζεται, κατά τις νομικές διαδικασίες στην επικράτειά τους, στο ποσόν των 250.000 νομισματικών μονάδων ανά επιβάτη, όσον αφορά την παράγραφο 1 του άρθρου 22, σε 250 νομισματικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο όσον αφορά την παράγραφο 2α) του άρθρου 22· σε 5.000 νομισματικές μονάδες ανά επιβάτη όσον αφορά την παράγραφο 3 του άρθρου 22. Αυτή η νομισματική μονάδα αντιστοιχεί σε εξήντα πέντε και μισό χιλιοστόγραμμα χρυσού καθαρότητας εννεακοσίων χιλιοστών. Αυτά τα ποσά μπορούν να μετατραπούν στο εθνικό νόμισμα σε στρογγυλούς αριθμούς. Η μετατροπή αυτού του ποσού σε εθνικό νόμισμα θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία του εν λόγω Κράτους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο III

Η Σύμβαση που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το παρόν Πρωτόκολλο εφαρμόζεται στις διεθνείς μεταφορές που ορίζονται στο άρθρο πρώτο της Σύμβασης, όταν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται, είτε στην επικράτεια των δύο κρατών μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, είτε στην επικράτεια ενός μόνο Κράτους, μέρους του παρόντος Πρωτοκόλλου αν προβλέπεται ένας χώρος προσγείωσης στην επικράτεια ενός άλλου Κράτους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο IV

Μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και το παρόν Πρωτόκολλο θα θεωρούνται και θα ερμηνεύονται σαν ένα και το αυτό όργανο και θα ονομάζονται «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 2 του Μόντρεαλ το 1975».

Άρθρο V

Μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος του σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VII, το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό για υπογραφή από όλα τα κράτη.

Άρθρο VI

1. Το παρόν Πρωτόκολλο θα υποβληθεί για επικύρωση από τα Κράτη που υπέγραψαν.

2. Η επικύρωση του παρόντος Πρωτοκόλλου από ένα Κράτος, που δεν είναι μέλος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή της Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, συνεπάγεται την προσχώρηση στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 2 του Μόντρεαλ το 1975».

3. Τα όργανα επικύρωσης θα κατατεθούν στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

Άρθρο VII

1. Όταν το παρόν Πρωτόκολλο θα έχει συγκεντρώσει τις επικυρώσεις των τριάντα Κρατών που υπέγραψαν, θα τεθεί σε ισχύ μεταξύ αυτών των Κρατών την ενενηκοστή ημέρα μετά την κατάθεση του τριακοστού οργάνου επικύρωσης. Όσον αφορά το κάθε Κράτος που θα το επικυρώνει μεταγενέστερα, θα τεθεί σε ισχύ την ενενηκοστή μέρα μετά την κατάθεση του οργάνου της επικύρωσης.

2. Αμέσως, μόλις τεθεί σε ισχύ το παρόν Πρωτόκολλο θα καταχωρηθεί στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

Άρθρο VIII

1. Μετά την έναρξη ισχύος του, το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό για προσχώρηση οποιουδήποτε Κράτους που δεν υπέγραψε.

2. Η προσχώρηση στο παρόν Πρωτόκολλο ενός Κράτους που δεν είναι μέλος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή ενός Κράτους που δεν είναι μέλος της Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 συνεπάγεται την προσχώρηση στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 2 του Μόντρεαλ το 1975».

3. Τα όργανα προσχώρησης θα κατατεθούν στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας και θα έχουν αποτελέσματα την ενενηκοστή ημέρα μετά την ημερομηνία κατάθεσής τους.

Άρθρο IX

1. Κάθε μέλος του παρόντος Πρωτοκόλλου θα μπορεί να το καταγγείλει με μία γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

2. Η καταγγελία θα έχει αποτέλεσμα έξι μήνες μετά την ημερομηνία λήψης της γνωστοποίησης καταγγελίας από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

3. Μεταξύ των Μελών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η καταγγελία της Σύμβασης της Βαρσοβίας από ένα από αυτά δυνάμει του άρθρου 39 της εν λόγω Σύμβασης ή του Πρωτοκόλλου της Χάγης δυνάμει του άρθρου XXIV του εν λόγω Πρωτοκόλλου δεν πρέπει να ερμηνευθεί σαν καταγγελία της «Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 2 του Μόντρεαλ το 1975».

Άρθρο X

Καμία επιφύλαξη δε θα γίνει αποδεκτή στο παρόν Πρωτόκολλο. Εν τούτοις, κάθε Κράτος θα μπορεί οποιαδήποτε στιγμή να δηλώσει με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας, ότι η Σύμβαση που τροποποιήθηκε από το παρόν Πρωτόκολλο δε θα εφαρμοστεί στη μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και αποσκευών που πραγματοποιείται για τις στρατιωτικές αρχές του με αεροσκάφη καταχωρημένα στο εν λόγω Κράτος και των οποίων ολόκληρη η χωρητικότητα έχει κρατηθεί από αυτές τις αρχές ή για λογαριασμό τους.

Άρθρο XI

Η Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας θα γνωστοποιήσει σύντομα σ' όλα τα Κράτη μέρη της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή της εν λόγω Σύμβασης, όπως αυτή τροποποιήθηκε, σ' όλα τα Κράτη που θα υπογράφουν το παρόν Πρωτόκολλο ή που θα προσχωρήσουν σ' αυτό, καθώς επίσης και στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, την ημερομηνία κάθε υπογραφής, την ημερομηνία κατάθεσης κάθε οργάνου επικύρωσης ή προσχώρησης, την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου καθώς επίσης και κάθε άλλη χρήσιμη πληροφορία.

Άρθρο XII

Μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου που είναι επίσης και Μέρη της συμπληρωματικής Σύμβασης της Σύμβασης της Βαρσοβίας για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που πραγματοποιούνται από ένα άτομο διάφορο του συμβατικού μεταφορέα, που υπογράφτηκε στη Γουαδαλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961 (εφεξής ονομαζόμενη «Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα») κάθε αναφορά στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας», που περιλαμβάνεται στη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα, εφαρμόζεται στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 2 του Μόντρεαλ το 1975» στις περιπτώσεις που η μεταφορά που πραγματοποιείται δυνάμει του συμβολαίου που αναφέρεται στην παράγραφο β) του άρθρου πρώτου της Σύμβασης της Γουαδαλαχάρα διέπεται από το παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρο XIII

Το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό για υπογραφή στην έδρα του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1976 κι ύστερα, μέχρι την έναρξη ισχύος του δυνάμει του άρθρου VII, στο Υπουργείο Εξωτερικών της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας. Ο Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας θα γνωστοποιήσει σύντομα στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας κάθε υπογραφή και την ημερομηνία που έγινε κατά την περίοδο, στη διάρκεια της οποίας το Πρωτόκολλο θα είναι ανοιχτό για υπογραφή στην έδρα του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Σε πίστωση των ανωτέρω οι υπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο.

Έγινε στο Μόντρεαλ, την 25η ημέρα του μηνός Σεπτεμβρίου του έτους 1975, συνταχθέν σε τέσσερα αυθεντικά κείμενα στη γαλλική, αγγλική, ισπανική και ρωσική γλώσσα. Σε περίπτωση διαφοράς, το κείμενο στη γαλλική γλώσσα, γλώσσα στην οποία είχε συνταχθεί η Σύμβαση της Βαρσοβίας στις 12 Οκτωβρίου 1929, θα υπερισχύσει.

PROTOCOLE ADDITIONNEL No 3

portant modification de la Convention pour l' unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES

CONSIDERANT qu' il est souhaitable d' amender la Convention pour l' unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971.

SONT CONVENUS de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER
AMENDEMENTS A LA CONVENTION
Article premier

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971.

Article II

L' article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 22

1. a) Dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 100.000 Droits de Tirage spéciaux pour l' ensemble des demandes présentées, é quelque titre que ce soit, en réparation du dommage subi en conséquence de la mort ou de lésions corporelles d' un passager. Dans le cas où, d' après la loi du tribunal saisi, l' indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser 100.000 Droits de Tirage spéciaux.

b) En cas de retard dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4.150 Droits de Tirage speciaux par passager.

c) Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1.000 Droits de Tirage spéciaux par passager.

2. a) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d' intérêt à la livraison faite par l' expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d' une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu' à concurrence de la somme déclarée, à moins qu' il ne prouve qu' elle est supérieure à l' intérêt réel de l' expéditeur à la livraison.

b) En cas de perte, d' avarie ou de retard d' une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s' agit est pris en consideration pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l' avarie ou le retard d' une partie des marchandises, ou d' un objet qui y est contenu, affecte la valeur d' autres colis couverts par la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. a) Les tribunaux des Hautes Parties Contractantes qui n' ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d' allouer des frais de procès y compris des honoraires d' avocat auront, dans les instances auxquelles la présente Convention s' applique, le pouvoir d' allouer au demandeur, suivant leur appréciation, tout ou partie des frais de procès, y compris les honoraires d' avocat qu' ils jugent raisonnables.

b) Les frais de procès y compris des honoraires d' avocat ne sont accordés, en vertu de l' alinéa a), que si le demandeur a notifié par écrit au transporteur le montant de la somme réclamée, y compris les détails de calçul de cette somme, et si le transporteur n' a pas, dans un délai de six mois à compter de la réception de cette demande, fait par écrit une offre de règlement d' un montant au moins égal à celui des dommages-intérêts alloués par le tribunal à concurrence de la limite applicable. Ce délai est prorogé jusqu' au jour de l' introduction de l' instance si celle-ci est postérieure à l' expiration de ce délai.

c) Les frais de procès y compris des honoraires d' avocat ne sont par pris en considération pour l' application des limites prévues au présent article.

4. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article et à l' article 42 sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s' effectuera en cas d' instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d' une monnaie nationale d' une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d' évaluetion appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d' une monnaie nationale d' une Haute Partie Contractante qui n' est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d' appliquer les dispositions des alinéas 1 et 2 a) de l' article 22. peuvent au moment de la ratification ou de l' adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1.500.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l' alinéa 1) de l'article 22; 62.500 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 b de l'article 22; 15.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 c) de l'article 22; 250 unités monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinea 2 a) de l'article 22. Un Etat qui applique les dispositions de cet alinéa peut aussi déclarer que la somme mentionnée aux alinéas 2 et 3 de l'article 42 est la somme de 187.500 unités monétaires. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cettes somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause».

Article III

A l' article 42 de la Convention, les alinéas 2 et 3 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes :

«2) Lors de chacune des conférences mentionnées à l' alinéa 1 du présent article, la limite de de responsabilité fixée à l' article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences ne sera pas augmentée d' un montant supérieur à 12.500 Droits de Tirage spéciaux.

3) Sous réserve de l' alinéa 2 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l' article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences sera augmentée de 12.500 Droits de Tirage spéciaux au 31 décembre de la cinquième et de la dixième année suivant la date d' entrée en vigueur du Protocole visé à l' alinea 1 du présent article, à moins que lesdites conférences n' en aient décidé autrement avant lesdites dates par une majorité des deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes».

CHAPITRE II

CHAMP D' APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDEE

Article IV

La Convention amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 ainsi que par le présent Protocole s' applique au transport international défini à l' article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d' un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d' un autre Etat.

CHAPITRE III

DISPOTIONS PROTOCOLAIRES

Article V

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et méme instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel no 3 de Montréal de 1975.

Article VI

Jusqu' à sa date d' entrée en vigueur conformément aux dispositions de l' article VIII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats.

Article VII

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel no 3 de Montréal de 1975.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article VIII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre cas Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l' égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article IX

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 ou par un Etat qui n'est pas partie à la Co nvention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel no 3 de Montreal de 1975.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprés du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

Article X

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit ou du Protocole de Guatemale en vertu de l'article XXII dudit Protocole, ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel no 3 de Montréal de 1975.

Article XI

1. Seules les réserves suivantes au présentProtocole pourront être admises :

a) Tout Etat dont les tribunaux n'ont pas la faculté en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès, y compris le honoraires d'avocat, peut à tout moment déclarer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que l'alinéa 3 a) de l'article 22 ne s'applique pas à ses tribunaux.

b) Tout Etat peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel no 3 de Montréal de 1975 ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité a été réserveé par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

c) Tout Etat peut, lors de la ratification du Protocole no 4 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel no 3 de Montréal de 1975, dans la mesure où elles s'appliquent au transport des marchandises, du courrier et des colis postaux. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Articlr XII

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion' de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XIII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Gualalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée «Convention de Guadalajara»), toute référence à la «Convention de Varsovie» contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Ptotocole additionnel no 3 de Montréal de 1975, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XIV

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1er janvier 1976, puis jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article VIII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au-cours de laquelle dle Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le vingt-cinquième jour du mois d septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée. fera foi.

ΠΡΟΣΘΕΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ Νο 3

που τροποποιεί τη Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 και τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της Χάγης στις 28 Σεπτεμβρίου 1955 και από το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλα στις 8 Μαρτίου 1971.

ΟΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ

Θεωρώντας ότι είναι επιθυμητή η τροποποίηση της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, που τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο που έγινε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955 και από το Πρωτόκολλο που έγινε στη Γουατεμάλα στις 8 Μαρτίου 1971

Συμφώνησαν αυτά που ακολουθούν:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο πρώτο

Η Σύμβαση που τροποποιούν οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου είναι η Σύμβαση της Βαρσοβίας η οποία τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στη Γουατεμάλα το 1971.

Άρθρο ΙΙ

Το άρθρο 22 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«Άρθρο 22

1. α) Κατά τη μεταφορά επιβατών, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσόν των 100.000 Ειδικών Τραβηχτικών Δικαιωμάτων για το σύνολο των απαιτήσεων, όπου κι αν στηρίζονται, για αποκατάσταση της υφιστάμενης ζημίας συνεπεία θανάτου ή σωματικών βλαβών ενός επιβάτη. Στην περίπτωση που, κατά την απόφαση του δικαστηρίου, η αποζημίωση μπορεί να οριστεί με τη μορφή περιοδικών πληρωμών, το κεφάλαιο της περιοδικής πληρωμής δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 100.000 Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα.

β) Σε περίπτωση καθυστέρησης κατά τη μεταφορά επιβατών η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσό των 4.150 Ειδικών Τραβηχτικών Δικαιωμάτων ανά επιβάτη.

γ) Κατά τη μεταφορά αποσκευών, η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης περιορίζεται στο ποσό των 1.000 Ειδικών Τραβηχτικών Δικαιωμάτων ανά επιβάτη.

2. α) Κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσό των 17 Ειδικών Τραβηχτικών Δικαιωμάτων ανά χιλιόγραμμο, εκτός εάν ο αποστολέας έχει κάνει, κατά τη στιγμή της παράδοσης του δέματος στο μεταφορέα, ειδική δήλωση ενδιαφέροντος κατά την παράδοση στον τόπο προορισμού και έχει πληρώσει έναν ενδεχόμενο πρόσθετο φόρο. Σ' αυτή την περίπτωση, ο μεταφορέας θα είναι υποχρεωμένος να πληρώσει ένα ποσόν που δε θα υπερβαίνει το δηλωθέν ποσό, εκτός αν αποδείξει ότι το ποσό είναι μεγαλύτερο απ' ό,τι η πραγματική ζημιά του αποστολέα κατά την παράδοση.

β) Σε περίπτωση απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης ενός μέρους των εμπορευμάτων, ή οποιουδήποτε αντικειμένου που περιλαμβάνεται σ' αυτά, μόνο το συνολικό βάρος του ή των δεμάτων για το οποίο πρόκειται, λαμβάνεται υπόψη για τον κανονισμό του ορίου ευθύνης του μεταφορέα. Εν τούτοις, όταν η απώλεια, η φθορά ή η καθυστέρηση είναι μέρους των εμπορευμάτων, ή ενός αντικειμένου που περιλαμβάνεται σ' αυτά, επηρεάζει την αξία των άλλων δεμάτων που καλύπτονται από την ίδια φορτωτική αεροπορικής μεταφοράς, το συνολικό βάρος αυτών των δεμάτων πρέπει να ληφθεί υπόψη για τον καθορισμό του ορίου ευθύνης.

3. α) Τα δικαστήρια των Υψηλών Συμβαλλομένων Μερών που δεν έχουν το δικαίωμα, δυνάμει της δικής τους απόφασης, να επιδικάσουν τα έξοδα της δίκης, συμπεριλαμβανομένης της αμοιβής του δικηγόρου, θα έχουν, στις περιπτώσεις στις οποίες εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση, το δικαίωμα να επιδικάζουν στον ενάγοντα, σύμφωνα με την κρίση του, το σύνολο ή ένα μέρος των εξόδων της δίκης, συμπεριλαμβανομένης της αμοιβής του δικηγόρου που κρίνουν σαν πρέπουσα και λογική.

β) Τα έξοδα της δίκης συμπεριλαμβανομένης της αμοιβής του δικηγόρου δεν παρέχονται, δυνάμει της παραγράφου α), παρά μόνο αν ο ενάγων γνωστοποίησε εγγράφως στο μεταφορέα το ύψος του αιτουμένου ποσού, συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών υπολογισμού αυτού του ποσού και αν ο μεταφορέας, μέσα σε προθεσμία έξι μηνών από τη λήψη αυτής της αίτησης, δεν έκανε εγγράφως μία προσφορά διακανονισμού ποσού τουλάχιστον ίσου με την επιδικασθείσα από το δικαστήριο αποζημίωση μέσα στα εφαρμοζόμενα όρια. Αυτή η προθεσμία θα παραταθεί μέχρι την ημέρα καταθέσεως της ένστασης, αν αυτή είναι μεταγενέστερη της λήξης αυτής της προθεσμίας.

γ) Τα έξοδα της δίκης συμπεριλαμβανομένης και της αμοιβής του δικηγόρου δε λαμβάνονται υπόψη για την εφαρμογή των ορίων που προβλέπονται στο άρθρο αυτό.

4. Τα ποσά που εκφράζονται σε Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα στο παρόν άρθρο και στο άρθρο 42 θεωρείται ότι αναφέρονται στο Ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα όπως αυτό ορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Η μετατροπή αυτών των ποσών σε εθνικά νομίσματα θα πραγματοποιηθεί σε περίπτωση δικαστικής απόφασης σύμφωνα με την τιμή αυτών των νομισμάτων σε Ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα κατά την ημερομηνία της απόφασης. Η τιμή, σε ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα, του εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους που είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο υπολογισμού που εφαρμόζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο κατά την ημερομηνία της απόφασης για τις δικές του επιχειρήσεις και συναλλαγές. Η τιμή σε ειδικό τραβηχτικό Δικαίωμα του εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους που δεν είναι μέλος του διεθνούς νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται με τον τρόπο που προσδιορίζεται από αυτό το Υψηλό Συμβαλλόμενο Μέρος.

Εν τούτοις τα Κράτη που δεν είναι μέλη του διεθνούς νομισματικού ταμείου και των οποίων η νομοθεσία δεν επιτρέπει να εφαρμόζουν τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 α) του άρθρου 22, μπορούν τη στιγμή της επικύρωσης ή της προσχώρησης, ή οποιαδήποτε στιγμή μεταγενέστερα, να δηλώσουν ότι το όριο ευθύνης του μεταφορέα ορίζεται, κατά τις νομικές διαδικασίες στην επικράτειά τους, στο ποσόν των 1.500.000 νομισματικών μονάδων ανά επιβάτη όσον αφορά την παράγραφο 1 α) του άρθρου 22· σε 62.500 νομισματικές μονάδες ανά επιβάτη όσον αφορά την παράγραφο 1 β) του άρθρου 22· σε 15.000 νομισματικές μονάδες ανά επιβάτη όσον αφορά την παράγραφο 1 γ) του άρθρου 22· σε 250 νομισματικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο όσον αφορά την παράγραφο 2 α) του άρθρου 22. Ένα Κράτος που εφαρμόζει τις διατάξεις αυτής της παραγράφου μπορεί επίσης να δηλώσει ότι το ποσό που αναφέρεται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 42 είναι το ποσό των 187.500 νομισματικών μονάδων. Αυτή η νομισματική μονάδα αντιστοιχεί σε εξήντα πέντε και μισό χιλιοστόγραμμα χρυσού καθαρότητας εννενηκοσίων χιλιοστών. Αυτά τα ποσά μπορούν να μετατραπούν στο

εθνικό νόμισμα σε στρογγυλούς αριθμούς. Η μετατροπή αυτού του ποσού σε εθνικό νόμισμα θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία του εν λόγω Κράτους.

'Αρθρο ΙΙΙ

Στο άρθρο 42 της Σύμβασης καταργήθηκαν οι παράγραφοι 2 και 3 και αντικαταστάθηκαν από τις παρακάτω διατάξεις:

«2) Στη διάρκεια κάθε μιας από τις διασκέψεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, το όριο ευθύνης που ορίζεται στο άρθρο 22 παράγραφος 1 α), τα οποίο ισχύει κατά την ημερομηνία αυτών των διασκέψεων, δε θα αυξάνεται με ποσό ανώτερο των 12.500 ειδικών τραβηχτικών Δικαιωμάτων.

3) Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, το όριο ευθύνης που ορίζεται στο άρθρο 22, παράγραφος 1 α), το οποίο ισχύει κατά την ημερομηνία της συνόδου αυτών των διασκέψεων, θα αυξηθεί κατά 12.500 ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα στις 31 Δεκεμβρίου του πέμπτου και του δέκατου έτους μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του Πρωτοκόλλου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εκτός αν οι προαναφερθείσες διασκέψεις αποφασίσουν διαφορετικά πριν από τις προαναφερθείσες ημερομηνίες με πλειοψηφία των δύο τρίτων των αντιπροσώπων των παρόντων και ψηφιζόντων Μερών».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ
ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
ΤΗΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

'Αρθρο IV

Η Σύμβαση που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στη Γουατεμάλα το 1971, καθώς επίσης και από το παρόν Πρωτόκολλο εφαρμόζεται στις διεθνείς μεταφορές που ορίζονται στο άρθρο πρώτο της Σύμβασης, όταν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται είτε στην επικράτεια των δύο Κρατών μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, είτε στην επικράτεια ενός μόνου Κράτους μέρους του παρόντος Πρωτοκόλλου αν προβλέπεται ένας χώρος προσγείωσης στην επικράτεια ενός άλλου κράτους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

'Αρθρο V

Μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στη Γουατεμάλα το 1971 και από το παρόν Πρωτόκολλο θα θεωρούνται και θα ερμηνεύονται σαν ένα και το αυτό όργανο και θα ονομάζονται Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στη Γουατεμάλα το 1971 και από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 3 του Μόντρεαλ το 1975.

'Αρθρο VI

Μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος του σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VIII, το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό για υπογραφή απ' όλα τα Κράτη.

'Αρθρο VII

1. Το παρόν Πρωτόκολλο θα υποβληθεί για επικύρωση από τα Κράτη που υπέγραψαν.

2. Η επικύρωση του παρόντος Πρωτοκόλλου από ένα Κράτος που δεν είναι μέλος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή από ένα Κράτος που δεν είναι μέλος της Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 ή από ένα κράτος που δεν είναι μέλος της Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στη Γουατεμάλα το 1971 συνεπάγεται την προσχώρηση στη Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στη Γουατεμάλα το 1971 και από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 3 του Μόντρεαλ το 1975.

3. Τα όργανα επικύρωσης θα κατατεθούν στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

'Αρθρο VIII

1. Όταν το παρόν Πρωτόκολλο θα έχει συγκεντρώσει τις επικυρώσεις των τριάντα Κρατών που υπέγραψαν, θα τεθεί σε ισχύ μεταξύ αυτών των Κρατών την ενενηκοστή ημέρα μετά την κατάθεση του τριακοστού οργάνου επικύρωσης. Όσον αφορά το κάθε Κράτος που θα το επικυρώσει μεταγενέστερα, θα τεθεί σε ισχύ την ενενηκοστή ημέρα μετά την κατάθεση του οργάνου της επικύρωσης.

2. Αμέσως μόλις τεθεί σε ισχύ το παρόν Πρωτόκολλο θα καταχωρηθεί στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

'Αρθρο IX

1. Μετά την έναρξη ισχύος του, το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό για προσχώρηση οποιουδήποτε Κράτους που δεν υπέγραψε.

2. Η προσχώρηση στο παρόν Πρωτόκολλο ενός Κράτους, που δεν είναι μέλος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή ενός Κράτους που δεν είναι μέλος της Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 ή ενός Κράτους που δεν είναι μέλος της Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στη Γουατεμάλα το 1971, συνεπάγεται την προσχώρηση στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στη Γουατεμάλα το 1971 και από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 3 του Μόντρεαλ το 1975».

3. Τα όργανα προσχώρησης θα κατατεθούν στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας και θα έχουν αποτελέσματα την ενενηκοστή ημέρα μετά την ημερομηνία κατάθεσής τους.

'Αρθρο X

1. Κάθε μέλος του παρόντος Πρωτοκόλλου θα μπορεί να τις καταγγείλει με μία γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

2. Η καταγγελία θα έχει αποτέλεσμα έξι μήνες μετά την ημερομηνία λήψης της γνωστοποίησης καταγγελίας από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

3. Μεταξύ των Μελών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η καταγγελία της Σύμβασης της Βαρσοβίας από ένα από αυτά δυνάμει του άρθρου 39 της εν λόγω Σύμβασης ή του Πρωτοκόλλου της Χάγης δυνάμει του άρθρου XXIV του εν λόγω Πρωτοκόλλου ή του Πρωτοκόλλου της Γουατεμάλα δυνάμει του άρθρου XXII του εν λόγω Πρωτοκόλλου, δεν πρέπει να ερμηνευθεί σαν καταγγελία της «Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στη Γουατεμάλα το 1971 και από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 3 του Μόντρεαλ το 1975».

'Αρθρο XI

1. Μόνο οι παρακάτω επιφυλάξεις μπορούν να γίνουν αποδεκτές στο παρόν Πρωτόκολλο:

α) Οποιοδήποτε Κράτος του οποίου τα δικαστήρια δεν έχουν το δικαίωμα, δυνάμει της απόφασής τους, να επιδικάσουν τα έξοδα της δίκης, συμπεριλαμβανομένης και της αμοιβής του δικηγόρου μπορεί οποιαδήποτε στιγμή να δηλώσει με μία γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας, ότι η παράγραφος 3α) του άρθρου 22 δεν εφαρμόζεται στα δικαστήριά του.

β) Κάθε Κράτος μπορεί οποιαδήποτε στιγμή να δηλώσει με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας ότι η «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στη Γουατεμάλα το 1971 και από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 3 του Μόντρεαλ

το 1975» δεν εφαρμόζεται στη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων που πραγματοποιείται για τις στρατιωτικές αρχές του με αεροσκάφη καταχωρημένα στο εν λόγω Κράτος και των οποίων η δυναμικότητα έχει κρατηθεί από αυτές τις αρχές ή για λογαριασμό τους.

γ) Κάθε Κράτος μπορεί, κατά την επικύρωση του Πρωτοκόλλου Νο 4 του Μόντρεαλ του 1975, ή κατά την προσχώρηση σ' αυτό, ή οποιαδήποτε στιγμή μεταγενέστερα, να δηλώσει ότι δε δεσμεύεται από τις διατάξεις της «Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στη Γουατεμάλα το 1971 και από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 3 του Μόντρεαλ το 1975, εντός του μέτρου όπου αυτές εφαρμόζονται στη μεταφορά εμπορευμάτων ταχυδρομείου και ταχυδρομικών δεμάτων. Αυτή η δήλωση θα έχει αποτέλεσμα ενενήντα ημέρες μετά την ημερομηνία λήψης της από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

2. Κάθε Κράτος που θα έχει εκφράσει μία επιφύλαξη σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, θα μπορεί οποιαδήποτε στιγμή να την αποσύρει με μία γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

Άρθρο XII

Η Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας θα γνωστοποιήσει σύντομα σ' όλα τα Κράτη μέρη της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή της εν λόγω Σύμβασης, όπως αυτή τροποποιήθηκε, σ' όλα τα Κράτη που θα υπογράφουν το παρόν Πρωτόκολλο ή που θα προσχωρήσουν σ' αυτό, καθώς επίσης και στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, την ημερομηνία κάθε υπογραφής, την ημερομηνία κατάθεσης κάθε οργάνου επικύρωσης ή προσχώρησης, την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου, καθώς επίσης και κάθε άλλη χρήσιμη πληροφορία.

Άρθρο XIII

Μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου που είναι επίσης και Μέρη της συμπληρωματικής Σύμβασης της Σύμβασης της Βαρσοβίας για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που πραγματοποιούνται από ένα άτομο διάφορο του συμβατικού μεταφορέα, που υπογράφτηκε στη Γουαδαλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961 (εφεξής ονομαζόμενη «Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα») κάθε αναφορά στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας» που περιλαμβάνεται στη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα εφαρμόζεται στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στη Γουατεμάλα το 1971 και από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 3 του Μόντρεαλ το 1975», στις περιπτώσεις που η μεταφορά που πραγματοποιείται δυνάμει του συμβολαίου που αναφέρεται στην παράγραφο β) του άρθρου πρώτου της Σύμβασης της Γουαδαλαχάρα διέπεται από το παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρο XIV

Το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό για υπογραφή στην έδρα του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1976, κι ύστερα, μέχρι την έναρξη ισχύος του, δυνάμει του άρθρου VIII, στο Υπουργείο Εξωτερικών της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας. Ο Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας θα γνωστοποιήσει σύντομα στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας κάθε υπογραφή και την ημερομηνία που έγινε κατά την περίοδο στη διάρκεια της οποίας το Πρωτόκολλο θα είναι ανοιχτό για υπογραφή στην έδρα του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Σε πίστωση των ανωτέρω οι υπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο.

Έγινε στο Μόντρεαλ την 25η ημέρα του μηνός Σεπτεμβρίου του έτους 1975, συνταχθέν σε τέσσερα αυθεντικά κείμενα στη γαλλική, αγγλική και ρωσική γλώσσα. Σε περίπτωση διαφοράς, το κείμενο στη γαλλική γλώσσα, γλώσσα στην οποία είχε συνταχθεί η Σύμβαση της Βαρσοβίας στις 12 Οκτωβρίου 1929, θα υπερισχύσει.

PROTOCOLE DE MONTREAL No 4

portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendèe par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955.

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES

CONSIDERANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varso vie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER
AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier

La Convention que les dispositions du présent chapite modifient est la Convention de Varsovie amendèe à La Haye en 1955.

Article II

L'alinéa 2 de l'article 2 de la Convention est supprimé et remplacé par les alinéas 2 et 3 suivants :

«2. Dans le transport des envois postaux, le transpoteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformétnent aux règles applicables dans les rapports entre les tranporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente Convention autres que celles de l'alinéa 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux».

Article III

Dans le chapitre II de la Convention, la section III (articles 5 à 16) est supprimée et remplacée par les articles suivants.

«Section III.— Documentation relative aux marchandises

Article 5

1. Pour le transport de marchandises une lettre de transport aérien est émise.

2. L'emploi de tout autre moyem constatant les indications relatives au transport à exécuter peut, avec le consentement de l'expéditeur, se substituer à l'émission de la lettre de transport aérieen. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

3. L'impossibilité d'utiliser, aux points de transit et de destination, les autres moyens permettant de constater les indications relatives au transport, visés à l'alinéa 2 ci-dessus, n'autorise pas le transporteur à refuser l'acceptation des marchandises en vue du transport.

Article 6

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

2. Le premier exemplaire porte la mention «pour le transporteur» ; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention «pour le destinataire» ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisiéme exemplaire est gigné par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transpoertur établit la lettre de transport aérien, il est consideré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Article 7

Lorspu'il y a plusieurs colis :

a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettre de transport aérien distinctes ;

b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise le récépissés distincts, lorsque les aurtes moyens visés à l'alinéa 2 de l'article 5 sont utilisés.

Article 8

La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise contiennent :

a) l'indication des points de départ et de destination ;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soint prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales ;

c) la mention du poids de l' expédition.

Article 9

L'inobservation des dispositions des articles 5 à 8 n' affecte ni l'existence ni la validité du contrat de tranport, qui n sera pas moins soumis aux régles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

Article 10

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de la marchandise ou pour insertion dans les données enregistrées par les autes moyene prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

2. L'expéditeur assume la responsabilite de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égaed de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée à raison des indication et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de la marchandise ou dans les donnés enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

Article 11

1. La lettre de transpotr aérien et le récépissé de la marchandise font foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de la marchandise, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire ; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il S'agit d'énonciations relatives à étal apparent de la marchandide.

Article 12

1. L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultant.

2. Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du prejudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au monemt où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au piont de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dés l'arrivée de la marchandise.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours apres qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n' est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-a-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivememt conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

Article 15

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux raports de l'expéditeur et du destinataire entre eux ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

2. Toute clause dérogent aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récéprissé de la marchandise.

Article 16

1. L' expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui. avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l' accomplissement des formalités de douane, d' octroi ou de police. L' e péditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l' absence, de l' insuffisance ou de l' irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2. Le transporteur n' est pas tenu d' examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants».

Article IV

L' article 18 de la Convention est supprimé est remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 18

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés lorsque l' événement qui a causé le dommage s' est produit pendant le transport aérien.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s' est produit pendant le transport aérien.

3. Toutefois, le transporteur n' est pas responsable s' il établit que la destruction, la perte ou l' avarie de la marchandise résulte uniquement de l' un ou de plusieurs des faits suivants :

a) la nature ou le vice propre de la marchandise;

b) l' emballage défectué de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés;

c) un fait de guerre ou un conflit armé;

d) un acte de l' autorité publique accompli en relation avec l' entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

4. Le transport aérien, au sens des alinéas précédents, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d' un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d' atterrissage en dehors d' un aérodrome.

5. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d' un aérodrome. Toutefois, lorsqu' un tel transport est effectué dan l' exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transpordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d' un événement survenu pendant le transport aérien».

Article V

L' article 20 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 20

Dans le transport de passagers et de bagages et en cas de dommage résultant d' un retard dans le transport de marchandises, le transporteur n' est pas responsable s' il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu' il leur était impossible de les prendre».

Article VI

L'article 21 de la Convention est supprimé remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 21

1. Dans le transport de passegers et de bagages, dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

2. Dans le transport de marchandises, le transporteur est exonéré, en tout ou en partie, de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué».

Article VII

A l'article 22 de la Convention.

a) A l'alinéa 2 a) les mots «et de marchandises» sont supprimés.

b) Après l'alinéa 2 a), l'alinéa suivant.est inséré :

«b) Dans le transport de marchandises la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraision faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison».

c) L'alinéa 2 b) devient l'alinéa 2 c).

d) Après l'alinéa 5, l'alinéa suivant est inséré :

«6) Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'affectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre de Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membr du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2 b) de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans le monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause».

Article VIII

L'article 24 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 24

1. Dans le transport de passagers et de bagages, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droirs respectifs.

2. Dans le transport de marchandises, toute action en réparation introduite, à quelque titres que ce soit, que ce soit en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Conventions sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Ces limites de responsabilité consistituent un maximum et sont infrachissables quelles que soient les circonstances qui sont à l'origine de la responsabilité».

Article IX

L'article 25 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 25

Dans le transport de passagers et de bagages, les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s' appliquent pas s'il est prouve que le dommage résulte d'une acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercise de leurs fonctions».

Article X

L'alinéa 3 de l'article 25 A de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«3. Dans le transport de passagers et de bagages, les dispositions des alinéas 1 et 2 du prvésent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscence qu'un dommage en résultera probablement».

Article XI

Après l'article 30 de la Convention, l'article suivant est inséré :

«Article 30 A

La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la prersonne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne».

Article XII

L'article 33 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 33

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 5, rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention».

Article XIII

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 34

Les dispositions des articles 3 à 8 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute operations normale de l'exploitation aérienne».

CHAPITRE II

CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDEE

Article XIV

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le présente Protocole s'applique qu transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

Article XV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée à La Haue en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975.

Article XVI

Jus'qu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XVIII, le présent Protocole restera couvert à la signataire de tous les Etats.

Article XVII

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XVIII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente. Etats signataires il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification . A l' égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XIX

1. Après son entrée en vigueur le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

Article XX

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six moins après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'Article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975.

Article XXI

1. Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises :

a) Tout Etat peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la Convention de Versovie amendée à la Haye en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975 ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires ā bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

b) Tout Etat peut, lors de la ratification du Protocole additionnel no 3 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975, dans la nesure où elles s'appliquent au transport de passagers et de bagages. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent poura à tout moment la retirer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XXII

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties ā la Convention de Versovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du depôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XXIII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire ā la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles ralatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Goudalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée «Convention de Guadajara»), toute

référence à la «Convention de Varsovie» contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975, dans les cas où le transport effectué en verty du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadajara est régi par le présent Protocole.

Article XXIV

Si deux ou plusieurs Etats sont parties d'une part au présent Protocole et d'autre part au Protocole de Guatemala de 1971 ou au Ptotocole additionnel no 3 de Montréal de 1975, les règles suivantes s'appliquent entre eux :

a) en ce qui concerne les marchandises et les envois postaux, les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala de 1971 ou par le Protocole additionnel no 3 de Montréal de 1975 ;

b) en ce qui concerne les passagers et les bagages, les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala ou par le Protocole additionel no 3 de Montréal de 1975 l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole.

Article XXV

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1er janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article XVIII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT ā Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕΑΛ Νο 4

που τροποποιεί τη Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφτηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 και τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο που έγινε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955.

ΟΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ

Θεωρώντας ότι είναι επιθυμητή η τροποποίηση της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπογράφτηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, που τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο που έγινε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955,

Συμφώνησαν αυτά που ακολουθούν:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

'Αρθρο πρώτο

Η Σύμβαση, που τροποποιούν οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου, είναι η Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955.

'Αρθρο ΙΙ

Η παράγραφος 2 του άρθρου 2 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω παραγράφους 2 και 3:

«2. Κατά τη μεταφορά ταχυδρομικών αποστολών, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος μόνο απέναντι στην αρμόδια ταχυδρομική διοίκηση σύμφωνα με τους κανόνες που εφαρμόζονται στις σχέσεις ανάμεσα στους μεταφορείς και τις ταχυδρομικές διοικήσεις.

3. Οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης εκτός από αυτές της παρακάνω παραγράφου 2 δεν εφαρμόζονται στη μεταφορά ταχυδρομικών αποστολών».

'Αρθρο ΙΙΙ

Στο κεφάλαιο ΙΙ της Σύμβασης, το τμήμα ΙΙΙ (άρθρα 5 έως 16) καταργήθηκε κι αντικαταστάθηκε από τα παρακάτω άρθρα:

«Τμήμα ΙΙΙ — 'Εντυπο υλικό σχετικό με τα εμπορεύματα.

'Αρθρο 5

1. Για τη μεταφορά εμπορευμάτων θα παραδίδεται μία φορτωτική αεροπορικής μεταφοράς.

2. Η χρησιμοποίηση οποιουδήποτε άλλου μέσου αποδεικνύοντας τις ενδείξεις τις σχετικές με τη μεταφορά που πρόκειται να πραγματοποιηθεί μπορεί, με τη συγκατάθεση του αποστολέα, να αντικατασταθεί με την παράδοση της φορτωτικής αεροπορικής μεταφοράς. Αν χρησιμοποιήθηκαν τέτοια άλλα μέσα, ο μεταφορέας παραδίδει στον αποστολέα, κατ' αίτηση αυτού του τελευταίου, μία απόδειξη παραλαβής του εμπορεύματος που επιτρέπει την αναγνώριση της αποστολής και την πρόσβαση στις ενδείξεις που έχουν καταχωρηθεί από αυτά τα άλλα μέσα.

3. Η αδυναμία χρησιμοποίησης, στα σημεία τράνζιτ και προορισμού των άλλων μέσων που επιτρέπουν να αποδειχθούν οι ενδείξεις σχετικά με τη μεταφορά, που αναφέρονται στην παραπάνω παράγραφο 2, δε δίνει το δικαίωμα στο μεταφορέα να αρνηθεί την αποδοχή των εμπορευμάτων που πρόκειται να μεταφερθούν.

'Αρθρο 6

1. Η φορτωτική αεροπορικής μεταφοράς συντάσσεται από τον αποστολέα σε τρία πρωτότυπα αντίτυπα.

2. Το πρώτο αντίτυπο φέρει την ένδειξη «για το μεταφορέα» είναι υπογεγραμμένο απ' τον αποστολέα. Το δεύτερο αντίτυπο φέρει την ένδειξη «για τον παραλήπτη» είναι υπογεγραμμένο από τον αποστολέα και το μεταφορέα. Το τρίτο αντίτυπο είναι υπογεγραμμένο από το μεταφορέα και παραδίδεται από αυτόν στον αποστολέα μετά την παραλαβή του εμπορεύματος.

3. Η υπογραφή του μεταφορέα και αυτή του αποστολέα μπορεί να τυπωθούν ή να αντικατασταθούν από μία σφραγίδα.

4. Αν, κατ' αίτηση του αποστολέα, συντάξει τη φορτωτική της αεροπορικής μεταφοράς ο μεταφορέας, θεωρείται, μέχρι αποδείξεως του εναντίον, ως ενεργών επ' ονόματι του αποστολέα.

'Αρθρο 7

'Οταν υπάρχουν πολλά δέματα:

α) ο μεταφορέας εμπορευμάτων έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τον αποστολέα τη σύνταξη ξεχωριστών φορτωτικών αεροπορικής μεταφοράς·

β) ο αποστολέας έχει το δικαίωμα να ζητήσει από το μεταφορέα την παράδοση ξεχωριστών αποδείξεων παραλαβής, όταν χρησιμοποιούνται τα άλλα μέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 5.

Άρθρο 8

Η φορτωτική της αεροπορικής μεταφοράς και η απόδειξη παραλαβής του εμπορεύματος περιλαμβάνει:

α) την ένδειξη των σημείων αναχώρησης και προορισμού·

β) αν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται στην επικράτεια ενός και του αυτού Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους και αν προβλέπονται ένας ή περισσότεροι χώροι προσγείωσης στην επικράτεια ενός άλλου Κράτους, την ένδειξη ενός από αυτούς τους χώρους προσγείωσης·

γ) την ένδειξη του βάρους της αποστολής.

Άρθρο 9

Η μη συμμόρφωση με τις διατάξεις των άρθρων 5 έως 8 δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την ισχύ του συμβολαίου μεταφοράς, το οποίο, εντούτοις, θα πρέπει να υπόκειται στους κανόνες τις παρούσας Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που αναφέρονται στο όριο ευθύνης.

Άρθρο 10

1. Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος για την ακρίβεια των ενδείξεων και των δηλώσεων που αφορούν το εμπόρευμα και που σημειώνονται από αυτόν ή για λογαριασμό του στη φορτωτική της αεροπορικής μεταφοράς, καθώς επίσης και αυτών που παρέχονται και γίνονται από αυτόν ή για λογαριασμό του στο μεταφορέα ώστε να συμπεριληφθούν στην απόδειξη παραλαβής του εμπορεύματος ή για καταχώρηση στα στοιχεία που καταγράφηκαν από τα άλλα μέσα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 5.

2. Ο αποστολέας αναλαμβάνει την ευθύνη για οποιαδήποτε ζημία που υπέστη ο μεταφορέας ή οποιοδήποτε άλλο άτομο για το οποίο ο μεταφορέας έχει ευθύνη, λόγω μη κανονικών, ανακριβών ή ελλιπών ενδείξεων και δηλώσεων που παρασχέθηκαν και έγιναν από εκείνον ή για λογαριασμό του.

3. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας αναλαμβάνει την ευθύνη για οποιαδήποτε ζημία που υπέστη ο μεταφορέας ή οποιαδήποτε άλλο άτομο για το οποίο ο μεταφορέας έχει ευθύνη, λόγω μη κανονικών, ανακριβών ή ελλιπών ενδείξεων και δηλώσεων που συμπεριλήφθηκαν από εκείνον ή για λογαριασμό του στην απόδειξη παραλαβής του εμπορεύματος ή στα στοιχεία που καταγράφηκαν από τα άλλα μέσα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 5.

Άρθρο 11

1. Η φορτωτική αεροπορικής μεταφοράς και η απόδειξη παραλαβής εμπορεύματος αποδεικνύουν, μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, τη σύναψη του συμβολαίου, την παραλαβή του εμπορεύματος και τις συνθήκες μεταφοράς που εμφαίνονται σ' αυτές.

2. Τα δηλούμενα στη φορτωτική αεροπορικής μεταφοράς και στην απόδειξη παραλαβής του εμπορεύματος, σχετικά με το βάρος, τις διαστάσεις και τη συσκευασία του εμπορεύματος καθώς επίσης και με τον αριθμό των δεμάτων αποτελούν απόδειξη μέχρι ν' αποδειχθεί το αντίθετο· αυτά που είναι σχετικά με την ποσότητα, τον όγκο και την κατάσταση του εμπορεύματος δεν αποτελούν απόδειξη κατά το μεταφορέα παρά μόνο εφ' όσον ο έλεγχος έχει γίνει από αυτόν παρουσία του αποστολέα και αποδεικνύεται στη φορτωτική αεροπορικής μεταφοράς ή εφ' όσον πρόκειται για δηλώσεις σχετικές με τη φανερή κατάσταση του εμπορεύματος.

Άρθρο 12

1. Ο αποστολέας έχει το δικαίωμα, με την προϋπόθεση ότι εκτελεί όλες τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς, να διαθέσει το εμπόρευμα, είτε αποσύροντάς το στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή προορισμού είτε σταματώντας το καθ' οδόν στη διάρκεια μιας προσγείωσης είτε παραδίδοντάς το στον τόπο προορισμού ή κατά τη διαδρομή σε ένα άτομο διάφορο του αρχικά καθορισμένου παραλήπτη είτε ζητώντας την επιστροφή του στο αεροδρόμιο αναχώρησης, εφ' όσον η άσκηση αυτού του δικαιώματος δε ζημιώνει ούτε το μεταφορέα, ούτε τους άλλους αποστολείς και με την υποχρέωση να καταβάλει τα έξοδα που προκύπτουν.

2. Στην περίπτωση που η εκτέλεση των εντολών του αποστολέα είναι αδύνατη, ο μεταφορέας πρέπει αμέσως να τον ενημερώσει για αυτό.

3. Αν ο μεταφορέας συμμορφωθεί με τις εντολές του αποστολέα για διάθεση του εμπορεύματος, χωρίς να απαιτήσει την προσαγωγή του αντιγράφου της φορτωτικής αεροπορικής μεταφοράς ή την απόδειξη παραλαβής του εμπορεύματος που παραδόθηκε σ' αυτόν, θα είναι υπεύθυνος, υπό την επιφύλαξη του δικαιώματός του αποκατάστασης από τον αποστολέα, για τη ζημία που μπορεί να προκληθεί από αυτό το γεγονός σε εκείνον που έχει νόμιμα στην κατοχή του τη φορτωτική της αεροπορικής μεταφοράς ή την απόδειξη παραλαβής του εμπορεύματος.

4. Το δικαίωμα του αποστολέα παύει τη στιγμή που αρχίζει το δικαίωμα του παραλήπτη, σύμφωνα με το άρθρο 13. Εντούτοις, αν ο παραλήπτης αρνηθεί την παραλαβή του εμπορεύματος, ή αν δεν μπορέσουν να έρθουν σε επαφή μαζί του, ο αποστολέας ανακτά το δικαίωμά του για διάθεση.

Άρθρο 13

1. Ο παραλήπτης έχει το δικαίωμα, από τη στιγμή άφιξης του εμπορεύματος στο σημείο προορισμού, να ζητήσει από το μεταφορέα να του παραδώσει το εμπόρευμα, έναντι πληρωμής του ποσού που οφείλεται και έναντι εκτέλεσης των προϋποθέσεων μεταφοράς, εκτός όταν ο αποστολέας έχει ασκήσει το δικαίωμα που του δίνει το άρθρο 12.

2. Εκτός κι αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά, ο μεταφορέας οφείλει να ειδοποιήσει τον παραλήπτη από τη στιγμή άφιξης του εμπορεύματος.

3. Αν ο μεταφορέας παραδέχεται την απώλεια του εμπορεύματος ή αν, κατά τη λήξη μιας προθεσμίας επτά ημερών μετά την ημερομηνία που θα έπρεπε να έχει φτάσει, το εμπόρευμα δεν έχει φθάσει, ο παραλήπτης έχει το δικαίωμα να ενασκεί εναντίον του μεταφορέα τα δικαιώματα που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς.

Άρθρο 14

Ο αποστολέας και ο παραλήπτης μπορούν να ενασκήσουν όλα τα δικαιώματα που τους παραχωρούνται αντίστοιχα από τα άρθρα 12 και 13, καθένας για λογαριασμό του, εφ' όσον ενεργούν καθένας για το δικό του συμφέρον ή για το συμφέρον τρίτου, με την προϋπόθεση ότι εκτελεί τις υποχρεώσεις που επιβάλλει το συμβόλαιο μεταφοράς.

Άρθρο 15

1. Τα άρθρα 12, 13 και 14 δεν επηρεάζουν καθόλου ούτε τις σχέσεις του αποστολέα και του παραλήπτη μεταξύ τους, ούτε τις σχέσεις τρίτων των οποίων τα δικαιώματα προέρχονται είτε από τον αποστολέα είτε από τον παραλήπτη.

2. Οποιοσδήποτε όρος διαφορετικός από αυτούς των άρθρων 12, 13 και 14 πρέπει να καταχωρείται στη φορτωτική της αεροπορικής μεταφοράς ή στην απόδειξη παραλαβής του εμπορεύματος.

Άρθρο 16

1. Ο αποστολέας είναι υποχρεωμένος να παράσχει τις πληροφορίες και τα έγγραφα που, πριν την παράδοση του εμπορεύματος στον παραλήπτη, είναι απαραίτητα για την περάτωση των διατυπώσεων του τελωνείου, του γραφείου είσπραξης τελών ή της αστυνομίας. Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος απέναντι στο μεταφορέα για οποιαδήποτε ζημία που θα μπορούσε

να προκύψει από την έλλειψη, ανεπάρκεια ή ανωμαλία αυτών των πληροφοριών και εγγράφων, εκτός από την περίπτωση λάθους εκ μέρους του μεταφορέα ή του υπαλλήλου και των πρακτόρων του.

2. Ο μεταφορέας δεν είναι υποχρεωμένος να εξετάσει αν αυτές οι πληροφορίες και τα έγγραφα είναι ακριβείς και επαρκείς».

'Αρθρο IV

Το άρθρο 18 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«'Αρθρο 18

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που συνέβη σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή φθοράς των καταχωρημένων αποσκευών, όταν το γεγονός που προκάλεσε τη ζημία έγινε στη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς.

2. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που συνέβη σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή φθοράς του εμπορεύματος, με την προϋπόθεση μόνο ότι το γεγονός που προκάλεσε τη ζημιά έγινε στη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς.

3. Εν τούτοις, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος αν αποδείξει ότι η καταστροφή, η απώλεια ή η φθορά του εμπορεύματος προέρχεται αποκλειστικά από ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω γεγονότα:

α) την ποιότητα ή ατέλεια του ίδιου του εμπορεύματος·

β) την ελαττωματική συσκευασία του εμπορεύματος από ένα άτομο διάφορο του μεταφορέα ή των υπαλλήλων και πρακτόρων του·

γ) μία πράξη πολέμου ή ένοπλη συμπλοκή·

δ) μία πράξη της δημόσιας αρχής που γίνεται σε σχέση με την είσοδο, την έξοδο ή τη διαμετακόμιση (TRANSIT) του εμπορεύματος.

4. Η αεροπορική μεταφορά, σύμφωνα με την έννοια των προηγούμενων παραγράφων, περιλαμβάνει την περίοδο κατά την οποία οι αποσκευές ή τα εμπορεύματα βρίσκονται υπό τη φύλαξη του μεταφορέα είτε σε ένα αεροδρόμιο είτε επί ενός αεροσκάφους είτε σ' έναν οποιοδήποτε χώρο σε περίπτωση προσγείωσης έξω από το χώρο ενός αεροδρομίου.

5. Η περίοδος της αεροπορικής μεταφοράς δεν καλύπτει καμία χερσαία, θαλάσσια ή ποτάμια μεταφορά που πραγματοποιείται έξω από το χώρο ενός αεροδρομίου. Εν τούτοις, όταν μια τέτοια μεταφορά πραγματοποιείται μέσα στα πλαίσια της εκτέλεσης του συμβολαίου αεροπορικής μεταφοράς για τη φόρτωση, την παράδοση ή τη μεταφόρτωση, οποιαδήποτε ζημία εικάζεται, εκτός αν αποδειχθεί το αντίθετο, ότι προήλθε από περιστατικό που συνέβη στη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς».

'Αρθρο V

Το άρθρο 20 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«'Αρθρο 20

Κατά τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών και σε περίπτωση ζημίας προερχόμενης από καθυστέρηση κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος αν αποδείξει ότι εκείνος και οι υπάλληλοί του και οι πράκτορές του πήραν όλα τα μέτρα που ήταν απαραίτητα για την αποφυγή της ζημίας ή ότι τους ήταν αδύνατο να πάρουν τέτοια μέτρα».

'Αρθρο VI

Το άρθρο 21 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«'Αρθρο 21

1. Κατά τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών και στην περίπτωση που ο μεταφορέας αποδείξει ότι ο παθών προκάλεσε τη ζημία ή συνέβαλε σ' αυτήν, το δικαστήριο μπορεί, σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασής του, να απαλλάξει ολικώς ή μερικώς το μεταφορέα από την ευθύνη του.

2. Κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων, ο μεταφορέας απαλλάσσεται, ολικώς ή μερικώς, από την ευθύνη του, εφ' όσον αποδείξει ότι το λάθος του ατόμου που ζητάει αποκατάσταση ή του ατόμου του οποίου κατέχει τα δικαιώματά του, προκάλεσε τη ζημία ή συνέβαλε σ' αυτήν».

'Αρθρο VII

Στο άρθρο 22 της Σύμβασης.

α) Στην παράγραφο 2α) αφαιρούνται οι λέξεις «και εμπορευμάτων».

β) Μετά την παράγραφο 2α), παρεμβάλλεται η παρακάτω παράγραφος:

«β) Κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσόν των 17 ειδικών τραβηχτικών Δικαιωμάτων ανά χιλιόγραμμο, εκτός αν ο αποστολέας έχει κάνει, κατά τη στιγμή παράδοσης του δέματος στο μεταφορέα, μια ειδική δήλωση ενδιαφέροντος κατά την παράδοση στον τόπο προορισμού και έχει πληρώσει έναν ενδεχόμενο πρόσθετο φόρο. Σ' αυτήν την περίπτωση ο μεταφορέας θα είναι υποχρεωμένος να πληρώσει ένα ποσόν που δε θα υπερβαίνει το δηλωθέν ποσόν, εκτός κι αν αποδείξει ότι το ποσόν είναι μεγαλύτερο από την πραγματική ζημία του αποστολέα κατά την παράδοση στον τόπο προορισμού».

γ) Η παράγραφος 2β) γίνεται παράγραφος 2γ).

δ) Μετά την παράγραφο 5, παρεμβάλλεται η παρακάτω παράγραφος:

«6) Τα ποσά που εκφράζονται σε ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα στο παρόν άρθρο θεωρείται ότι αναφέρονται στο ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα όπως αυτό ορίζεται από το διεθνές νομισματικό ταμείο. Η μετατροπή αυτών των ποσών σε εθνικά νομίσματα θα πραγματοποιείται σε περίπτωση δικαστικής απόφασης σύμφωνα με την τιμή αυτών των νομισμάτων σε ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα κατά την ημερομηνία της δίκης. Η τιμή, σε ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα του εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους που είναι μέλος του διεθνούς νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο υπολογισμού που εφαρμόζεται από το διεθνές νομισματικό Ταμείο κατά την ημερομηνία της δίκης για τις δικές του επιχειρήσεις και συναλλαγές. Η τιμή σε ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα, του εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους που δεν είναι μέλος του διεθνούς νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται με τον τρόπο που προσδιορίζεται από αυτό το Υψηλό Συμβαλλόμενο Μέρος.

Εντούτοις, τα Κράτη που δεν είναι μέλη του διεθνούς νομισματικού Ταμείου και των οποίων η νομοθεσία δεν επιτρέπει την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 2β) του άρθρου 22 μπορούν τη στιγμή της επικύρωσης ή της προσχώρησης, ή οποιαδήποτε στιγμή μεταγενέστερα, να δηλώσουν ότι το όριο ευθύνης του μεταφορέα ορίζεται, κατά τις νομικές διαδικασίες στην επικράτειά τους, στο ποσό των διακοσίων πενήντα νομισματικών μονάδων ανά χιλιόγραμμο, και αυτή η νομισματική μονάδα αντιστοιχεί σε εξήντα πέντε και μισό χιλιοστόγραμμα χρυσού βαθμού καθαρότητας εννεακοσίων χιλιοστών. Αυτό το ποσό μπορεί να μετατραπεί στο εθνικό νόμισμα σε στρογγυλούς αριθμούς. Η μετατροπή αυτού του ποσού στο εθνικό νόμισμα θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία του εν λόγω Κράτους».

'Αρθρο VIII

Το άρθρο 25 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«'Αρθρο 25

Κατά τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών, τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στο άρθρο 22 δεν εφαρμόζονται

αν έχει αποδειχθεί ότι η ζημία προκύπτει από μία πράξη ή μία παράλειψη του μεταφορέα ή των υπαλλήλων και των πρακτόρων του που έγινε, είτε με την πρόθεση να προκληθεί ζημία είτε από απροσεξία και με επίγνωση ότι πιθανό από αυτή να προκύψει ζημία, με την προϋπόθεση ότι, στην περίπτωση μιας πράξης ή μιας παράλειψης των υπαλλήλων ή των πρακτόρων, υπάρχει απόδειξη ότι αυτοί ενήργησαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους».

Άρθρο X

Η παράγραφος 3 του άρθρου 25 Α της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«3. Κατά τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών, οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται αν έχει αποδειχτεί ότι η ζημία προέρχεται από μία πράξη ή μία παράλειψη του υπαλλήλου ή του πράκτορα που έγινε, είτε με την πρόθεση να προκληθεί ζημία είτε από απροσεξία και με επίγνωση ότι πιθανόν απ' αυτήν να προκύψει ζημία».

Άρθρο XI

Μετά το άρθρο 30 της Σύμβασης, παρεμβάλλεται το παρακάτω άρθρο:

«Άρθρο 30Α

Η παρούσα Σύμβαση δεν προδικάζει με κανέναν τρόπο το ζήτημα για το αν ένα πρόσωπο υπεύθυνο για ζημία σύμφωνα με τις διατάξεις της, έχει ή όχι δικαίωμα προσφυγής κατά οποιουδήποτε άλλου ατόμου».

Άρθρο XII

Το άρθρο 33 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«Άρθρο 33

Με επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 3 του άρθρου 5, τίποτα στην παρούσα Σύμβαση δεν μπορεί να εμποδίσει ένα μεταφορέα να αρνηθεί τη σύναψη ενός συμβολαίου μεταφοράς ή να διατυπώσει κανονισμούς που δεν είναι ασύμφωνοι με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης».

Άρθρο XIII

Το άρθρο 34 της Σύμβασης καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τις παρακάτω διατάξεις:

«Άρθρο 34

Οι διατάξεις των άρθρων 3 ως και 8 που είναι σχετικά με τους τίτλους μεταφοράς δεν εφαρμόζονται στη μεταφορά που πραγματοποιείται σε εξαιρετικές περιστάσεις πέρα από το κανονικό έργο της αεροπορικής εκμετάλλευσης».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

ΤΗΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο XIV

Η Σύμβαση της Βαρσοβίας, που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το παρόν Πρωτόκολλο, εφαρμόζεται στις διεθνείς μεταφορές όπως ορίζονται στο άρθρο πρώτο της Σύμβασης, όταν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται είτε στην επικράτεια δύο Κρατών μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, είτε στην επικράτεια ενός και μόνο Κράτους μέρους του παρόντος Πρωτοκόλλου, αν προβλέπεται ένας χώρος προσγείωσης στην επικράτεια ενός άλλου Κράτους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο XV

Μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και το παρόν Πρωτόκολλο θα θεωρούνται και θα ερμηνεύονται σαν ένα και το αυτό όργανο και θα ονομάζονται «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο Νο 4 του Μόντρεαλ το 1975».

Άρθρο XVI

Μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος του σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου XVIII, το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό για υπογραφή από όλα τα Κράτη.

Άρθρο XVII

1. Το παρόν Πρωτόκολλο θα υποβληθεί για επικύρωση από τα Κράτη που υπέγραψαν.

2. Η επικύρωση του παρόντος Πρωτοκόλλου από ένα Κράτος που δεν είναι μέλος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή από ένα Κράτος που δεν είναι μέλος της Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 συνεπάγεται την προσχώρηση στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο Νο 4 του Μόντρεαλ το 1975».

3. Τα όργανα επικύρωσης θα κατατεθούν στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

Άρθρο XVIII

1. Όταν το παρόν Πρωτόκολλο θα έχει συγκεντρώσει τις επικυρώσεις των τριάντα Κρατών που υπέγραψαν, θα τεθεί σε ισχύ μεταξύ αυτών των Κρατών την ενενηκοστή ημέρα μετά την κατάθεση του τριακοστού οργάνου επικύρωσης. Όσον αφορά το κάθε Κράτος που θα το επικυρώσει μεταγενέστερα, θα τεθεί σε ισχύ την ενενηκοστή ημέρα μετά την κατάθεση του οργάνου της επικύρωσης.

2. Αμέσως μόλις τεθεί σε ισχύ το παρόν Πρωτόκολλο, θα καταχωρηθεί στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

Άρθρο XIX

1. Μετά την έναρξη ισχύος του, το παρόν Πρωτόκολλο θα είναι ανοιχτό για την προσχώρηση οποιουδήποτε Κράτους που δεν υπέγραψε.

2. Η προσχώρηση στο παρόν Πρωτόκολλο ενός Κράτους που δεν είναι μέλος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή ενός Κράτους που δεν είναι μέλος της Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 συνεπάγεται προσχώρηση στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο Νο 4 του Μόντρεαλ του 1975».

3. Τα όργανα προσχώρησης θα κατατεθούν στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας και θα έχουν αποτέλεσμα την ενενηκοστή ημέρα μετά την ημερομηνία κατάθεσής τους.

Άρθρο XX

1. Κάθε Μέρος του παρόντος Πρωτοκόλλου θα μπορεί να το καταγγείλει με μία γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

2. Η καταγγελία θα έχει αποτέλεσμα έξη μήνες μετά την ημερομηνία λήψης της γνωστοποίησης της καταγγελίας από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

3. Μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η καταγγελία της Σύμβασης της Βαρσοβίας από ένα από αυτά δυνάμει του άρθρου 39 της εν λόγω Σύμβασης ή του Πρωτοκόλλου της Χάγης δυνάμει του άρθρου XXIV του εν λόγω Πρωτοκόλλου δεν πρέπει να ερμηνευθεί σαν καταγγελία της Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο Νο 4 του Μόντρεαλ του 1975.

Άρθρο XXI

1. Μόνο οι παρακάτω επιφυλάξεις μπορούν να γίνουν αποδεκτές στο παρόν Πρωτόκολλο:

α) Οποιοδήποτε Κράτος μπορεί σε οποιαδήποτε στιγμή να δηλώσει με γνωστοποίηση, απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας, ότι η «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο Νο 4 του Μόντρεαλ του 1975» δεν εφαρμόζεται στη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων που πραγματοποιείται για τις στρατιωτικές του αρχές με αεροσκάφη καταχωρημένα στο εν λόγω Κράτος και των οποίων ολόκληρη η χωρητικότητα έχει κρατηθεί από αυτές τις αρχές ή για λογαριασμό τους.

β) Οποιοδήποτε Κράτος μπορεί, κατά την επικύρωση του πρόσθετου Πρωτοκόλλου Νο 3 του Μόντρεαλ του 1975, ή κατά την προσχώρησή του σ' αυτό, ή οποιαδήποτε στιγμή μεταγενέστερα, να δηλώσει ότι δε δεσμεύεται από τις διατάξεις της «Σύμβασης της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο Νο 4 του Μόντρεαλ του 1975», εντός του μέτρου που αυτές εφαρμόζονται στη μεταφορά επιβατών και αποσκευών. Αυτή η δήλωση θα έχει αποτέλεσμα ενενήντα ημέρες μετά την ημερομηνία λήψης της από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

2. Οποιοδήποτε Κράτος που έχει διατυπώσει κάποια επιφύλαξη σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο μπορεί ανά πάσα στιγμή να την αποσύρει με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

Άρθρο ΧΧΙΙ

Η Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας θα γνωστοποιήσει σύντομα σ' όλα τα Κράτη μέρη της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή της εν λόγω Σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε, σ' όλα τα Κράτη που θα υπογράψουν το παρόν Πρωτόκολλο ή θα προσχωρήσουν σ' αυτό, καθώς και στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας την ημερομηνία κάθε υπογραφής, την ημερομηνία κατάθεσης του κάθε οργάνου επικύρωσης ή προσχώρησης, την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου, καθώς επίσης και οποιαδήποτε άλλη χρήσιμη πληροφορία.

Άρθρο ΧΧΙΙΙ.

Μεταξύ των Μελών του παρόντος Πρωτοκόλλου που είναι επίσης και Μέλη της συμπληρωματικής Σύμβασης, της Σύμβασης της Βαρσοβίας για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που πραγματοποιούνται από ένα άτομο διάφορο του συμβατικού μεταφορέα, που υπογράφτηκε στη Γουαδαλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961 (εφεξής ονομαζόμενη «Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα»), κάθε αναφορά στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας» που περιλαμβάνεται στη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα εφαρμόζεται στη «Σύμβαση της Βαρσοβίας που τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο Νο 4 του Μόντρεαλ το 1975» στις περιπτώσεις που η μεταφορά που πραγματοποιείται δυνάμει του συμβολαίου που αναφέρεται στην παράγραφο β) του άρθρου πρώτου της Σύμβασης της Γουαδαλαχάρα διέπεται από το παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρο ΧΧΙV

Αν δύο ή περισσότερα Κράτη είναι μέρη και του παρόντος Πρωτοκόλλου και του Πρωτοκόλλου της Γουατεμάλα του 1971 ή του πρόσθετου Πρωτοκόλλου Νο 3 του Μόντρεαλ του 1975, εφαρμόζονται μεταξύ τους οι παρακάτω κανόνες:

α) όσον αφορά τα εμπορεύματα και τις ταχυδρομικές αποστολές, οι διατάξεις που απορρέουν από το σύστημα που καθορίζεται από το παρόν Πρωτόκολλο υπερισχύουν των διατάξεων που απορρέουν από το σύστημα που καθορίζεται από το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλα του 1971 ή από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 3 του Μόντρεαλ του 1975·

β) όσον αφορά τους επιβάτες και τις αποσκευές, οι διατάξεις που απορρέουν από το σύστημα που καθορίζεται από το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλα ή από το πρόσθετο Πρωτόκολλο Νο 3 του Μόντρεαλ του 1975 υπερισχύουν των διατάξεων που απορρέουν από το σύστημα που καθορίζεται από το παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρο ΧΧV

Το παρόν Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό για υπογραφή στην έδρα του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1976, και στη συνέχεια, μέχρι την έναρξη ισχύος του δυνάμει του άρθρου XVII, στο Υπουργείο Εξωτερικών της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας. Ο Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας θα γνωστοποιήσει σύντομα στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας οποιαδήποτε υπογραφή και την ημερομηνία που έγινε αυτή κατά την περίοδο στη διάρκεια της οποίας το Πρωτόκολλο θα παραμείνει ανοιχτό για υπογραφή στην έδρα του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Σε πίστωση των ανωτέρω οι υπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο.

Έγινε στο Μόντρεαλ την εικοστή πέμπτη ημέρα του Σεπτεμβρίου του έτους 1975, συνταχθέν σε τέσσερα αυθεντικά κείμενα στη γαλλική, αγγλική, ισπανική και ρωσική γλώσσα. Σε περίπτωση διαφοράς, το κείμενο στη γαλλική γλώσσα, γλώσσα στην οποία συντάχθηκε η Σύμβαση της Βαρσοβίας στις 12 Οκτωβρίου 1929, θα υπερισχύει.

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, των δε πρωτοκόλλων που κυρώνονται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο XX του πρωτοκόλλου της Γουατεμάλας, στο άρθρο VIII των πρωτοκόλλων του Μόντρεαλ με αριθμό 1, 2 και 3 και στο άρθρο XVIII του πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ με αριθμό 4.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 31 Μαΐου 1988

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤ. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ ΚΟΥΤΣΟΓΙΩΡΓΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΚΑΡΟΛΟΣ ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 1 Ιουνίου 1988

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ ΚΟΥΤΣΟΓΙΩΡΓΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ